



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं 54]  
No. 54]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 1, 2012/फाल्गुन 11, 1933  
NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 1, 2012/PHALGUNA 11, 1933

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 फरवरी, 2012

सं. टीएमपी/32/2011-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 एवं 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा महापत्तन न्यासों में अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों, जिन्हें दिनांक 26 फरवरी, 2008 की अधिसूचना संख्या टीएमपी/52/2007-विविध के अंतर्गत अधिसूचित किया गया था, के अनुपालन में उत्तरी कार्गो बर्थ-IV में तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएमपी/32/2011-वीओसीपीटी

वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

...

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 19वें दिन को पास किया गया)

यह मामला, थोक कार्गो अर्थात् तापीय कोयला एवं तांबा संकेन्द्रण, उत्तरी कार्गो बर्थ-IV के संचालन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से दिनांक 2 जुलाई, 2011 को प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है, जो पीपीपी के माध्यम से विकसित किए जाने का प्रस्ताव है।

2.1 इस प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं

- (i) (क) प्रस्तावित वर्ष उत्तरी कागो वर्ष-IV की लबाई 306 मीटर एवं चौड़ाई 22.90 मीटर परिकल्पित की गई है। वर्ष के 12.80 मीटर ड्राफ्ट तक जलयानों को संचालित करने की आशा है (75,000 डीडब्लूटी जलयान, जिसका औसत पार्सल भार 60,000 टन होगा)।
- (ख) सुचारू ढंग से यार्ड में रखने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र 12.80 हेक्टेयर है।

(ii) अधिकतम क्षमता:

(क) अधिकतम घाट क्षमता:

निम्नलिखित प्राचलों को अपनाते हुए, अधिकतम घाट-क्षमता 9.15 मिलियन टन प्रति वर्ष पर मूल्यांकित की गई है

- तापीय कोयला लाने वाले पेनामेक्स जलयानों की क्षमता का हिस्सा (75,000 डीडब्लूटी लक) 22% स्वकम्भानायाः प्रयोग की तथा ताबा संकेन्द्रण लाने वाले पेनामेक्स जलयानों की तापीय कोयले का हिस्सा (75,000 डीडब्लूटी) 28% तक माना जायेगा।
- पेनामेक्स जलयानों के लिए दिशानिर्देशों में उल्लिखित माल-उत्तराई का मानक 35,000 टन प्रति दिन है। इसकी तुलना में वीओसीपीटी ने, तापीय कोयले के लिए 40,000 टन प्रति दिन की तथा ताबा संकेन्द्रण के लिए 25,000 टन प्रति दिन की माल-उत्तराई की दर मानी है।

(ख) अधिकतम यार्ड क्षमता:

अधिकतम यार्ड क्षमता 9.57 मिलियन टन क्षमताएँ मूल्यांकित की गई है, जैसा कि नीचे बताया गया है

- वीओसीपीटी ने तापीय कोयलनको मुख्य छार से रखने के लिए 58,000 वर्ग मीटर क्षेत्र नाबाल्कोम्प्रणको मुख्य छार से रखने के लिए 16,000 वर्ग मीटर क्षेत्र (अधिकतम 4,000 वर्ग मीटर क्षेत्र) माना है।
- दिशानिर्देशों में विनियोगित जलयानों की तापीय कोयले एवं ताबा संकेन्द्रण के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर स्टैकिंग गुणक माना गया है।

➤ दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित प्लाट का टर्नओवर मानक, वर्ष में 12 गुना है, जिसमें 25 दिन की निशुल्क अवधि निर्धारित की गई है। वीओसीपीटी ने तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण दोनों के लिए प्लाट का टर्नओवर मानक 28 माना है तथा निशुल्क अवधि 10 दिन मानी है।

➤ वीओसीपीटी द्वारा परिकलित अधिकतम यार्ड क्षमता निम्नलिखित है:

विवरण	तापीय कोयला	तांबा संकेन्द्रण
क: यार्ड का क्षेत्र	58,000 वर्ग मीटर	16,000 वर्ग मीटर
यू: क्षमता का उपयोग स्तर	70%	70%
क्यू: सुचारू छग से रखने का गुणाक	6.6	6.6
टी: प्लाट का प्रति वर्ष टर्नओवर अनुपात	28 गुना	28 गुना
अधिकतम यार्ड क्षमता	7.50 एमटीपीए	2.07 एमटीपीए
तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए कुल अधिकतम यार्ड क्षमता	9.57 एमटीपीए	

(ग) तदनुसार, टर्मिनल द्वी अधिकतम क्षमता 9.15 मिलियन टन प्रति वर्ष मूल्यांकित की गई है जो प्रत्येक कागों के लिए घाट की क्षमता/यार्ड की क्षमता से निम्न संपर्क में कम है-

तापीय कोयले के लिए-घाट-क्षमता	- 7354400 टच
रोक फास्फेट के लिए-घाट-क्षमता	- 1788500 टन
कुल अधिकतम क्षमता	- 9146900 टन

(iii) कुल पूँजीगत लागत 355.00 करोड़ रुपए अनुमानित की गई है। पूँजीगत लागत का विस्तृत व्यौरा निम्नलिखित है

विवरण			(करोड़ रुपयों में)
क	मध्यात्मन कार्यकलाप के लिए पूँजीगत लागत-		अनुमानित पूँजीगत-लागत
(i)	सिविल सबसी कार्य		
	(क) बर्च एंप्रैन एवं पहुंच-मार्ग	94.35	
	(ख) आधा-भन लागत पर 3% आकस्मिकताएं एवं 7% पर्याप्त प्रभार	9.44	
	(ग) कार्यगत ठेका-कर (आधारभूत लागत पर मिलिल मर्वी लागत के 65% पर 4%)	2.45	
	योग		106.24
(ii)	उपकरण		
	(क) यांत्रिक कार्य	142.67	
	(ख) विद्युत कार्य	24.86	
	(ग) आधारभूत लागत पर 3% आकस्मिकताएं एवं 7% पर्याप्त प्रभार	16.75	
	(घ) कार्यगत ठेका कर (आधारभूत लागत पर मिलिल मर्वी लागत के 65% पर 4%)	4.36	
	योग		188.64
(iii)	विविध लागत (उक्त (i) एवं (ii) का 5%)		14.40
	योग [(i)+(ii)+(iii)]		309.28
ख.	विविध कार्यकलाप		
	(क) बर्च की लागत	40.00	

(ख) आधारभूत लागत पर 3% आयाम्यकर्ताएँ एवं 7% पर्यवेक्षण लागत	4.00
(ग) कार्यगत ठेका कर (आधारभूत लागत पर सिक्किम सबर्ही लागत के 65% पर 4%)	1.04
दोग	45.04
कुल पूँजीपत लागत	354.32
पूर्ण अंको में बदला गया	355.00

(iv) प्रचालन लागत का अनुमानः

(क) कागो संचालन कार्यकलापः

क्रम संख्या	विवरण	कार्यपाली	लाख रुपयों में
(i)	बिजली	1.4 घॅटिनट/घन° 9.15 मी०ठन; * 6. 50स०/घॅटिनट	832.65
(ii)	मरम्मत एवं गड़-गच्छाव लागत (क) रिविल आस्तियाँ (ख) यो रक एवं विद्युत कार्य	10624 लाख रु० पर 1% 18864 लाख रु० पर 7% (यांत्रिक एवं विद्युत कार्य)	106.24 1320.47
(iii)	बीमा	सकल स्थिर आस्तियों पर 1%	309.28
(iv)	मूल्यहास (क) रिविल आस्तियाँ (ख) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य	10624 लाख रु० पर 3.34% 18864 लाख रु० यांत्रिक एवं विद्युत कार्यों पर 10.34%	354.84 1950.52
(v)	लाइसेंस फीग (भूमि एवं अन्य पतन आस्तियों के लिए किराया) (क) पतन को दद जल-फ्रेट प्रभार (ख) हारे ढीप पर स्टैकयार्ड (ग) रामुद में कनवेयरों के लिए बै-लीव (घ) इनलैड और नदेयों के लिए बै-लीव	33250 वर्ग मी०, दर 8.00 रु०/ वर्ग मी०/माह×12 128040 वर्ग मी०, दर 6.40 रु०/वर्ग मी०/माह×12 23400 वर्ग मी०, दर 1.42 रु०/ वर्ग मी०/वार्षिक 3600 वर्गमी०, दर 1.42रु०/वर्ग मी०/वार्षिक	31.92 98.33 0.33 0.05
(vi)	अन्य खर्च कार्गो संचालन कार्यक्रमों के लिए कुल प्रचालन लागत	30928 लाख रु० की सकल स्थिर आस्ति पर 5%	1546.40 6551.04

(ख) बर्ध माडः

क्रम संख्या	फिरण	कार्यप्रणाली	लाख रुपयों में
(i)	मरम्मत एवं रख-खाद्य लागत	4504 लाख रु. ५ वर्ष के निपाण का 1%	45.04
(ii)	मूल्यदाता	4504 लाख रु. का 3.34%	150.43
(iii)	बोगा	4504 लाख रु. का 1%	45.04
	वर्धा भाड़े के लिए कुल प्रचालन लागत		240.51

(v) तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व सवधी आवश्यकता नीचे दी गई है:

(सम्पद लाभों में)			
क्रम संख्या	विवरण	कार्गों संचालन कार्बनस्ट्राइप के लिए	बर्ज भाड़े के लिए
(i)	आर ब्रोगिन्स, 16% की दर पर	4948.48	720.64
(ii)	प्रशान्ति नामांतर	6551.04	240.51
(iii)	बहुत ग ११। सभाधी आवश्यकता	11499.52	961.15

(vi) वार्षिक राजस्व संबंधी आवश्यकता (संचालन संबंधी क्रियाकलाप) का प्रभाजन:

क्रम सं०	विवरण	(लाख रुपयों में)	
		%	लाख रुपयों में
(i)	संचालन प्रभार	98%	11269.53
(ii)	भड़ारण प्रभार	1%	115.00
(iii)	विविध प्रभार	1%	115.00
	कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता	100%	11499.52

(vii) अनुमानित राजस्व संबंधी आवश्यकता को पूरा करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपर्फंट प्रशुल्क निम्नलिखित है

(क) बर्ध माड़ा प्रभार:

विदेश को जाने वाला जलयान	-	0.549 रु०/जीआरटी/प्रति घंटा
तटीय जलयान	-	0.329 रु०/जीआरटी/प्रति घंटा

(ख) कार्गो संचालन प्रभार:

क्रम सं०	वस्तु	(दर प्रति मीट्रिक टन)	
			दर रुपयों में
1.	तापीय कोयला (100% तटीय)		110.27
2.	तांबा संकेन्द्रण (100% विदेशी)		176.43

(ग) भंडारण प्रभार:

वीओसीपीटी ने, 18000 टन प्रति दिन की निष्कमण दर का अनुमान लगाते हुए, निशुल्क अवधि में 5.94 एमटीपीए को हटाना स्वीकार किया है। इसने अनुमान लगाया है कि 18% कार्गो क्षमता पर, निशुल्क अवधि के बाद, निम्न रूप में भंडारण प्रभार लगेगा:

(i) निशुल्क अवधि - 10 दिन

(ii) भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद)

पहले 6 दिन		दर रुपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा
अगले 6 दिन	-	1.00
उसके बाद	-	1.62
	-	3.16

(घ) पर्यावरण एवं प्रबंधन, घाट पर कार्गो की साफ-सफाई, सुरक्षा संबंधी उपायों आदि के लिए विविध प्रभार, 1.26 रु०/टन प्रस्तावित किया गया है।

2.2 वीओसीपीटी ने व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति तथा विषयगत प्रस्ताव पर परामर्श किए जाने वाले आवेदकों की सूची भी प्रस्तुत की है।

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, यह प्रस्ताव, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों (वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए और के अनुसार) को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजा गया। व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों को भी हमारे दिनांक 24 अगस्त, 2011 के पत्र के अंतर्गत भेजी गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियाँ वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई हैं। वीओसीपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों द्वारा उठाए गए मुद्रों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।

4. प्रस्ताव की प्रांतिक संवीक्षा के आधार पर हमारे दिनांक 7 अक्टूबर, 2011 के पत्र के अंतर्गत वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया कि वह कुछ मुद्रों पर सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 14 नवम्बर, 2011 के पत्र द्वारा अपना जवाब हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाबों का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्रम संख्या	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीओसीपीटी का जवाब
(i)	उत्तरी कार्गो बर्थ-IV में तारीय कोयला एवं ताबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए अपार्ट प्रशुल्क के संदर्भ में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दो प्रस्ताव तथा पत्तन द्वारा उत्तरी कार्गो बर्थ-III। में तारीय कोयले एवं रोक फास्फेट के संचालन के लिए अपार्ट प्रशुल्क के निर्धारण में लिए उनके द्वारा दिनांक 2 तुलाई, 2011 के पत्र स०-३५(मी.)/एफ०३९/१२/एनसीबी-III/टीएएपी/पीजेटी/२०११/डी-२१८६ के अंतर्गत प्रस्तुत एक अन्य प्रस्ताव, योग्यताके विशिष्टताओं (ताबा, बर्थ का ड्राफ्ट), क्षमता-परिसामन में कार्गो का हिस्सा, अधिकतम क्षमता, जिसमें मुख्यतः कनवेयर लागत के कारण पूर्णीगत लागत के आकलन में कुछ अतर को छोड़कर, की दृष्टि से लगभग, सम-अनुरूप है। क्योंकि दोनों प्रस्ताव लगभग सम-अनुरूप हैं तथा दिशा-निर्देशों में परियोजना-वार अपार्ट प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा नहीं की जाती है, अतः पत्तन इस बात का अध्ययन करे कि क्या तारीय कोयले के संचालन के लिए मानक टर्मिनल हेतु एकसमान दो रोक फास्फेट के साथ अद्या ताबे के संकेन्द्रण के साथ प्रस्तावित की जा सकती है।	हालांकि तारीय कोयले का संचालन, एनसीबी-IV एवं एनसीबी-III दोनों बर्थों पर किया जाता है, तथापि, अन्य कार्गो, ताबा संकेन्द्रण एवं रोक फास्फेट बिना-भिन्न हैं। कार्गो के लिए चुनी गई संरचना, प्रयोक्ता की मांग पर निर्भर करती है, अतः विशिष्टन कार्गो के गठन के लिए अलग दर है। यह वीओटी आपरेटर पर निर्भर करता है कि वह इस दर पर प्रबंधन करे। तथापि, प्रायिकरण इस पर निर्णय ले।
(i)	(क) प्रस्तावित टर्मिनल पर आने वाले सभी जलयान, पेनामेक्स आकार के होंगे, इस अनुमान के आधार की व्याख्या करें। वीओसीपीटी इस बात की पुष्टि करे कि पत्तन के ड्राफ्ट को बढ़ाने हेतु बैनल को गहरा करने के लिए पत्तन द्वारा किए जाने वाले प्रस्तावित पूर्णीगत खर्च को व्याख्या में रखते हुए तथा वीओटी परियोजना के 30 वर्ष के लंबे परिदृश्य को स्वीकार करते हुए, किसी कैप सहज जलयान की परिकल्पना नहीं की गई है।	प्रस्तावित ड्राफ्ट (12.80 मीटर) में केवल पेनामेक्स जलयान, जिनकी क्षमता 75000 टन डीडल्कूटी है, समा सकते हैं। क्योंकि इस बैनल के लिए ड्राफ्ट को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है, अतः केवल आकार के जलयानों के संचालन की परिकल्पना नहीं की गई है।
	(ख) तारीय कोयले की क्षमता का हिस्सा 72% तक तथा ताबा संकेन्द्रण की क्षमता का हिस्सा 28% तक निर्धारित करने के लिए अपनाए गए आधार की व्याख्या करें।	जैसा कि व्यवहार्यता रिपोर्ट में बताया गया है कि कार्गो के लिए प्रस्तावित संचालन दो संकिन अधिकतम घाट क्षमता 7.28 एपटीपीए बैठती है, जिसमें से ताबा संकेन्द्रण 2 एपटीपीए है। यह, घाट क्षमता का 28% बैठत है।
	(ग) पेनामेक्स जलयानों के लिए दिशा - निर्देशों में विनियोजित उत्तराई-मानक 35,000 टन प्रति दिन है। इसकी तुलना में वीओसीपीटी ने तारीय कोयले के लिए 40,000 टन प्रति दिन की उत्तराई दर मानी है। मध्योपाध सुधार हुई संचालन दर अपनाने के आधार की व्याख्या करें।	35,000 टन प्रति दिन की तुलना में 40,000 टन प्रति दिन की दर मानी गई है ताकि वार्षिक व्यापार एवं स्लाट क्षेत्र के अधिकतम उपयोग को अधिकतम स्तर तक लाया जा सके, जो कि एनसीबी-II के लिए टीएएपी द्वारा पहले से अनुमोदित है।
	(घ) 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, ताबा संकेन्द्रण के लिए संचालन मानक नियरित नहीं करते हैं। अतः वीओसीपीटी संचालन उपकरण की क्षमता तथा ताफ्त बोली लगाने वाले द्वारा लगाई जाने वाली यांत्रिक सुविधाओं के सदर्भ में, कार्गो के लिए 25,000 टन प्रति दिन के हिसाब से इस पत्तन द्वारा अनुमान लगाए गए संचालन प्राचलों का औचित्य सिद्ध करें।	25,000 टन प्रति दिन की संचालन दर उसी तर्क पर मानी गई है, जैसी कि कोयले के लिए मानी गई है। इस दर को प्राप्त करने के लिए उपकरण क्षमता का डिजाइन तैयार किया गया है। ताबा संकेन्द्रण के लिए अपनाई गई संचालन दर, टीएएपी द्वारा पहले से “वीओसीपीटी वे एनसीबी-II के विकास” संबंधी परियोजना के लिए अनुमोदित की जा दी गई है।
	(ङ) इस प्रस्ताव के पैरा-9 में यह बताया गया है कि स्टैक यार्ड का कुल क्षेत्र 12.80 हेक्टेयर (1,28,000 वर्ग मीटर) होगा। तथापि, अधिकतम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए 58000 वर्ग मीटर भूमि, ताबा संकेन्द्रण को मुचारू ढग से रखने के लिए एवं 16,000 वर्गमीटर भूमि, ताबा संकेन्द्रण को मुचारू ढग से रखने के लिए (अर्थात् कुल 74,000 वर्ग मीटर) मानी जाती है। बकाया भूमि के लिए उपयोग योजना इंगेत की जाए।	टीएएपी द्वारा जैसा कि उल्लेख किया गया है, केवल कार्गो की स्टैकिंग के लिए विशिष्ट क्षेत्र है। बकाया क्षेत्र, उपकरण बर्मस, कनवेयर गैलरियो, बाहरी मड़कों आदि के लिए उपयोग में लाया जाता है। इसका उल्लेख इडाग के खाले में किया गया है, जो कि संलग्न है।

(iii)	पूरीगत लागत	
	(क) कोयले की उत्तराई वाले टर्मिनल के लिए सिविल संबंधी कार्यों जैसे बर्थ एप्रन एवं पहुँच मार्ग, स्टेक यार्ड, स्टैकर के लिए रेल-पथ, रिक्सेमर, कलवेयर गैलरियो, ट्रासफर टीवर, वैगन लदान स्टेशन आदि की सूची, अपफ्रट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है। आदर्शमूलक मानक सूची में निर्धारित सिविल संबंधी कृष्ण कार्य पूर्जीगत लागत के अनुमान में वीओसीपीटी द्वारा माने नहीं गए हैं। कोयले के टर्मिनल के लिए उपकरण के आदर्शमूलक मानक स्तर में जबाज अनलोडर्स, 2 रिक्सेमर, 2 वैगन लोडर्स, 4 पे लोडर्स, आदि शामिल हैं। जबकि वीओसीपीटी ने 2 ग्रीब अनलोडर्स, 1 स्टैकर, 1 स्ट्रीडर एवं 6 फ्रट एड लोडर्स प्रस्तावित किए हैं। सिविल संबंधी कार्यों एवं उपकरणों दोनों पक्षों की दृष्टि से दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित मानकों से व्यतिक्रम के कारणों की व्याख्या की जाए।	लाटो के ले-आउट के लिए एवं प्रस्तावित क्षमताओं की दृष्टि से उत्तिष्ठित संख्या पर्याप्त है। अतः टीएमपी के दिशा-निर्देशों में योड़ा सा व्यलिकम है।
	(ख) बर्थ एप्रन एवं पहुँच मार्ग की पूर्जीगत लागत 94.35 करोड़ रुपए के अनुमान का आधार बताया जाए।	टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, पूर्जीगत लागत का अनुमान 134.35 करोड़ रु. व्यवहार्यता रिपोर्ट में लगाया गया है। 40.00 करोड़ रु. की बर्थ निर्माण की लागत (134.35 करोड़ रु. - 40.00 करोड़ रु.) को घटाने के बाद बर्थ एप्रन एवं पहुँच-मार्ग की पूर्जीगत लागत 94.35 करोड़ रुपए बढ़ती है।
	(ग) एनसीबी-IV के लिए वीओसीपीटी द्वारा मानी गई स्टैकर यूनिट की लागत, 16 करोड़ रु. है, जबकि बर्थ 80 एनसीबी-III के सम-अनुरूपी एक अन्य प्रस्ताव में स्टैकर यूनिट की लागत 14 करोड़ रु. वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित की गई है। इस उपकरण के लिए अलग-अलग पूर्जीगत लागत का अनुमान लगाने के तर्क की व्याख्या की जाए।	यह अतः स्टैकरों की पहुँच में अतर के कारण है। एनसीबी-IV के लिए स्टैकर की पहुँच 42 मीटर है- तथा एनसीबी-III के लिए 23 मी. है। एनसीबी-IV के लिए 45 मी. चौड़ाई की दो विभिन्नीयों एवं एनसीबी-III के लिए 25 मी. चौड़ाई की दो विभिन्नीयों प्रस्तावित हैं।
	(घ) अपफ्रट प्रशुल्क गणना में अनुमानित पूर्जीगत लागत तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट, जो नवम्बर 2010 की है, में प्रस्तुत अनुमानों पर आधारित है। वात्तव्य में, 28 करोड़ रुपयों पर अनुमानित ग्रीब अनलोडर/प्रति टन की लागत वही है, जो उसने अगस्त, 2009 में एनसीबी-II के कोयला संचालन टर्मिनल के लिए प्रस्तुत मूल प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित की गई थी। पूर्जीगत लागत के अनुमानों की अद्यतन करने के लिए वीओसीपीटी विचार करे ताकि वर्तमान बाजार दर परिवर्तन ने सके।	मानी गई पूर्जीगत लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है।
	(ङ) व्यवहार्यता रिपोर्ट में कोई ऐसा दस्तावेज़ नहीं है, जो पूर्जीगत लागत के अनुमानों को सिद्ध करे। सहायक दस्तावेज़ / परिकलन / बजदीय कोटेशन / बाजार दर की प्रतियाँ प्रस्तुत की जाएँ जिनसे सिविल एवं उपकरण संबंधी लागत के अनुमानों का औचित्य सिद्ध हो सके।	विभिन्न योजना से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर अनुमान लगाया गए हैं।
(iv)	तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 7.4 में बताया गया है कि ताबा सेकेन्ड्रेन का निष्कमण ट्रकों द्वारा प्रस्तावित है, अतः किसी विशिष्ट प्रणाली की परिकल्पना नहीं की गई है। जहाँ तक तापीय कोयले का सबध है, इसे रेल द्वारा निष्कमण किए जाने का प्रस्ताव है। वैगन से माल को उतारने वाले क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिए 1.50 करोड़ रु. की निष्कमण संबंधी कार्यों की लागत को पूर्जीगत लागत में माना गया है, जबकि वीओसीपीटी ने रिक्सेमिंग एवं वैगन में माल को घटाने में स्वयंसेवक प्रणाली वाले उपकरणों की पूर्जीगत लागत को यह उल्लेख करते हुए नहीं माना है कि यह रेल द्वारा कार्यों के निष्कमण के लिए एक अलग से ऐसी नियुक्त करने पर विचार कर रहा है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्रे स्पष्ट किय जाएँ:	
	(क) सफल वीओटी-अपरेटर द्वारा प्रदान की जाने वाली अन्यथा प्रस्तावित रेल से भवित्व मेवा को छोड़कर, यदि कोई समर्पित सेवा हो; तो विशिष्ट कारणों के साथ बनाएँ।	पनन ने रेलवे के माध्यम से तापीय कोयले के निष्कमण के लिए 'द्विप पर मर्मेकित कोयला लदान सुविधा' नामक एक अलग से पीपीपी परियोजना का पहले से शर्तन कर लिया है।
	(ख) यदि रेल निष्कमण एक अलग ऐसास द्वारा प्रस्तावित है तो स्पष्ट करे कि रेल से स्वयंसेवक सेवा के लिए अंतत कौन उत्तराधीय होगा, क्योंकि इसका टर्मिनल की उत्पादकता पर भी प्रभाव पड़ेगा।	पनन ने इस परियोजना एवं अन्य पीपीपी परियोजनाओं ('एनसीबी-II एवं एनसीबी-IV') के निष्कमण दर पर विचार किया है। तदनुसार मर्मेकित कोयला लदान सुविधा के लिए कार्य-सेवा निश्चित किया गया है।
	(ग) रेल सेवा के लिए परिसराल्पत्र प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करे तथा इस टर्मिनल के लिए सफल बोल्ड लदाने वाले एवं रेल संबंधी सेवाएँ प्रदान करने वाले नए सेवा प्रदाता के बीच क्या कोई राजस्व हिस्सा बाट व्यवस्था रहेही।	रेल सेवा के लिए अलग से अपफ्रट प्रशुल्क निश्चित किया जाएगा।
	(घ) ऐसा कि पहले बताया जा चुका है कि वैगन से माल उत्तराई क्षेत्र को सुदृढ़ करने में स्वयंसेवक सिविल लागत, पूर्जीगत लागत के अनुमान में मानी गई है। क्योंकि ताबा सेकेन्ड्रेन सेक्षक द्वारा ते जाए जाने की आशा है। तथा यह, वैगन लदान स्टेशन की सेवा का प्रयोग नहीं करेगा, अतः अपफ्रट प्रशुल्क गणना में उपयुक्त समायोजन उस सीमा तक करना होगा कि कार्यों पर पूर्जीगत लागत से भार न पड़े, जो कि इसके संचालन के लिए ग्रासगिक नहीं है।	पूर्जीगत लागत के अनुमान में, केवल सापीय कोयले के लिए वैगन लदान क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिए एक ग्राविधान किया गया है।

	(d) यदि तापीय कार्गो का रेल संचालन, टर्मिनल के बीओटी आपरेटर द्वारा प्रदान की जाने वाली समेकित सेवा का हिस्सा है तो प्रस्ताव में उपयुक्त समायोजन किया जाए ताकि सम्बद्ध पूँजीगत मरों को गिना जा सके तथा रेल-बद्ध कार्गो के लिए अलग संचालन दर प्रस्तावित की जाए, जो निवेश एवं कार्गो के संचालन की सम्बद्ध लागत के आधार पर निकाली जाए।	प्रारंभिक अनुमान है कि सभी कार्गो के लिए सड़क द्वारा संचालन होगा। बाद में इसे रेल द्वारा भी सचालित किया जाएगा। अतः किसी प्रकार के समायोजन की आवश्यकता नहीं है।												
(v)	<b>प्रचलन लागत</b> (क) इस बात की पुष्टि करें कि 50 रु० प्रति यूनिट मानी गई विज्ञती दर वर्तमान चालू दर है तथा हाल ही के विज्ञती विल की प्रति से इसकी पुष्टि करें। <b>(ख) लाइसेस फीस</b>	जी, हाँ। पुष्टि के लिए प्रति संलग्न है।												
	(i) अफनट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों में यह विनियोगित है कि पत्तन भूमि एवं आरियों के लिए लीज किराए का अनुमान प्रत्येक महापत्तन के दरों के मान में नियारित दर के आधार पर लगाया जाना है। कृपया पुष्टि करें कि लाइसेस फीस के अनुमान के लिए अफनाई गई दर, बीओसीपीटी की दरों के मान में नियारित वर्तमान दरों के अनुरूप हैं। इस संबंध में सम्बद्ध अनुसूची के संदर्भ का उल्लेख करें।	जी, हाँ। यह पुष्टि का जानी है कि अपनाया गया लीज किराया, बीओसीपीटी के दरों के मान के अनुसार है।												
	(ii) यह पाया गया है कि जल फ्रंट के लिए लाइसेस फीस का अनुमान बीओसीपीटी द्वारा लगाया गया है, जिसमें सुरक्षा दीवार के भीतर कारों के भंडारण के लिए एसओआर में नियारित 8 रु० प्रति वर्ग मी० प्रति माह की लाइसेस फीस अपनाई गई है। जहाज मंत्रालय द्वारा महापत्तन, 2010 के लिए यह गए भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, जलशेत्र के लिए लाइसेस फीस, सांझी सीमा वाली भूमि की लाइसेस फीस का 50% होनी चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि जल फ्रंट क्षेत्र के लिए बीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई यूनिट दर वही दर है जो आवंटित की जाने वाली प्रस्तावित सांझी सीमा वाली भूमि के जल फ्रंट के लिए लागू है। इसके अलावा, सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार बीओसीपीटी, सांझी सीमा वाली भूमि की लाइसेस फीस का 50% लागू करते हुए, जल फ्रंट क्षेत्र के लिए लीज किराए के अनुमान में संशोधन करने पर विचार करें।  महापत्तन, 2010 के भूमि नीति दिशा-निर्देशों में यह विनियोगित है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेस फीस, सांझी सीमा वाली भूमि के लिए नियारित लाइसेस फीस का 50% होनी चाहिए, कृपया स्पष्ट करें कि समुद्र पर प्रस्तावित कनवेयरों के लिए वही सिद्धांत क्यों नहीं अपनाया जा सकता तथा उसके लिए वे-लीव प्रभार का 50% क्यों नहीं लागू किया जा सकता।	जल क्षेत्र के लिए लाइसेस फीस के 50% के लिए उल्लिखित खंड सीमाशुल्क-बद्ध क्षेत्र से बाहर के लिए महापत्तन, 2011 के लिए भूमि प्रबंधन नीति के खंड 6.2.2.3 (क) के अंतर्गत आता है। तथापि, सीमाशुल्क-बद्ध क्षेत्र के भीतर आने वाला विषयात लाइसेस शुल्क, खंड 6.1 के अंतर्गत आता है। अतः यह यहाँ लागू नहीं होता है।												
(vi)	एनसीबी-II पर तापीय कोयले के साथ इस कार्गो के संचालन के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित तांबा संकेन्द्रण/रोक फासेट लाने वाले जलयानों के लिए औसत डीडब्लूटी, औसत जीआरटी एवं औसत पार्सेल आकार, 75,000 टन, 40,000 टन, 60,000 टन क्रमशः हैं। जलयानों के लिए ये प्राचल (पिरापीटर), प्राधिकरण द्वारा दिनांक 23 जुलाई, 2010 के आदेश सं0 टीएएपी/29/2010 -टीपीटी के तहत उक्त टर्मिनल के लिए बर्थ का भाड़ा प्रभार निकालने के लिए भाने गये थे। उस मामले में अपनाए गए उक्त जलयान प्राचलों की तुलना में, बीओसीपीटी ने चालू प्रस्ताव में तांबा संकेन्द्रण लाने वाले जलयानों के संबंध में जलयान का औसत डीडब्लूटी 37,500 टन पर, औसत जीआरटी 22,875 टन पर एवं औसत पार्सेल आकार 33,000 टन पर अनुमान लगाया है। उसी ब्रेणी के कार्गो के लिए पिछले प्रस्ताव में अपनाए गए प्राचलों से कम प्राचलों को मानने के कारण बताए जाएँ। प्रसंगवश, इन दोनों प्रस्तावों में तापीय गोयला जलयानों के लिए अनुमानित जलयान प्राचल एकसमान हैं।	इस प्रस्ताव में तावा फ्केन्डण के लिए अपनाए गए जलयान प्राचल, व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार हैं।												
(vii)	(क) बर्थ के भाड़ा परिगणन में बीओसीपीटी द्वारा परिकलित बर्थ भाड़ा दर, तांबा संकेन्द्रण के लिए (विदेश जाने वाला जलयान) दर 0.68 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा तथा तापीय कोयले (टटीय जलयान) के लिए 0.34 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा को दर्शाता है, जबकि दरों के मान में प्रस्तावित बर्थ भाड़ा अलग दर को अर्थात् विदेश जाने वाले जलयान के लिए 0.549 रु० प्रति जी आर टी प्रति घंटा को दर्शाता है। दरों के मान में प्रस्तावित दर पर, बर्थ भाड़े से अनुमानित राजस्व की आवश्यकता पूरी नहीं होती है। बीओसीपीटी, इसलिए, बर्थ भाड़े का परिगणन दुबारा से करे, जैसा कि विभिन्न अफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में पहले किया गया है। तापीय जलयान के लिए लागू रियायती प्रशुल्क के प्रभाव का परिगणन राजस्व मॉडल में दुबारा से किया जाए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि प्रस्तावित प्रशुल्क न्तर पर बीओटी आपरेटर द्वारा अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा किया जा सके।  (ख) तापीय कोयला एवं तांबा संकेन्द्रण के संबंध में विवेशी एवं टटीय कार्गो का अनुपात कृपया बताया जाए। संचालन दर को निकालते समय टटीय रियायत के लिए	दरों के मान में उल्लिखित बर्थ भाड़े में टाइपिंग संबंधी भूल हो गई है। इसे निम्न संघ में ठीक किया गया है:  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>क्रम सं०</th> <th>जलयान की स्थिति</th> <th>तांबा संकेन्द्रण</th> <th>तापीय कोयला</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>विदेशी</td> <td>0.68</td> <td>0.57</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>टटीय</td> <td>0.41</td> <td>0.34</td> </tr> </tbody> </table> जहाँ तक तापीय कोयले का संबंध है, सचालित किए जाने वाले सभी कार्गों टटीय कार्गों हैं। अतः टटीय कार्गो के लिए कोई	क्रम सं०	जलयान की स्थिति	तांबा संकेन्द्रण	तापीय कोयला	1.	विदेशी	0.68	0.57	2.	टटीय	0.41	0.34
क्रम सं०	जलयान की स्थिति	तांबा संकेन्द्रण	तापीय कोयला											
1.	विदेशी	0.68	0.57											
2.	टटीय	0.41	0.34											

	पात्र तटीय कार्गों के प्रभाव को भी माना जाए। यदि किसी तटीय कार्गों/जलवान की परिफल्पना नहीं की गई है तो इसका स्पष्ट तौर पर उल्लेख किया जाए।	अनुपात नहीं है। तांबा संकेन्द्रण का जहाँ तक संबंध है, इसे विदेशी कार्गों पाना जाता है।
(vii)	सामान्य टिप्पणी को शामिल किया जाए कि टर्मिनल आपरेटर पर आरोप कारणों के लिए तर्कसम्भात स्तर के बाद के विलब के लिए प्रभारी की अदायगी प्रयोक्ताओं को नहीं करनी होती।	हाँ, स्वीकार की जाती है।
(viii)	प्रस्तावित दरों के मान के पृ.-18 पर प्रस्तावित टिप्पणी स-0-1 की व्याख्या की जाए ताकि अनुसूची 3 के कार्गों संचालन प्रभार के अंतर्गत प्रस्तावित समैक्त कार्गों संचालन प्रभार में शामिल सेवाओं की सूची को शामिल किया जा सके एवं यह भी बताएँ कि दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी विविध प्रभाग क्या इसमें शामिल होंगे।	दरों के मान बहुत स्पष्ट हैं।
(ix)	टिप्पणी स-0-2 एवं 4, जिसमें प्रभारों को लगाने के लिए विश्वात किए जाने वाले दस्तावेजों का उल्लेख है, प्रक्रियागत / प्रशासनिक मामले हैं, अतः दरों के मान पे निर्धारित किए जाने चाहिए। एनसीबी-II पे अन्य थोक कार्गों के साथ तापीय कोयले के संचालन के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमओआर (अपफ्रंट) में भी ये शर्तें निर्धारित नहीं हैं।	तटीय/विदेशी स्तर को बनाए रखने का यह उल्लेख करता है, जैसा कि सीमाशुल्क द्वारा प्रमाणित हो।
(x)	(क) कार्गो क्षमता का अनुमान लगाते समय, जिस पर भंडारण प्रभार लगाने की सम्भावना है, कार्गों की प्रत्येक मद के लिए वीओसीपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया औसत ड्रैवल समय इंगित किया जाए।	कार्गों की विभिन्न श्रेणियों का औसत इवेल भवय वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के लिए निम्नलिखित है।
	(ख) कार्गों के 14.3% पर भंडारण प्रभार लगेगा, इस अनुमान के आधार की प्रस्ताव में व्याख्या नहीं की गई है। वास्तव में, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में उल्लिखित 18000 टन दैनिक, 330 दिनों के लिए निष्कमण दर के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा परिणामित निषुल्क दिनों में हटाई जाने वाली अनुमानित कार्गो क्षमता 5.94 मिलियन टन है। इससे आशय यह है कि बकाया कार्गो क्षमता अर्थात् 9.15एमटीपीए-5.94एमटीपीए-3.21 एमटीपीए पर भंडारण प्रभार लगेगा। प्रतिशतता की दृष्टि से यह 35% है, न कि वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित 14.3%।	भंडारण प्रभार लगाने वाला वाला 14.3% कार्गो अपनाया जाता है, जैसा कि वीओसीपीटी में एनसीबी-II परियोजना के लिए टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित है।
	(ग) तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट इस बात का उल्लेख करती है कि रेल द्वारा तापीय कोयले का निष्कमण, 20000 टन प्रति दिन की दर पर होगा। हालांकि तांबे संकेन्द्रण की निष्कमण दर के बारे में कोई उल्लेख नहीं है, तथापि, पत्तन ने इसी प्रकार के सम-अनुसूच प्रस्ताव में ट्रक द्वारा रोक फास्फेट का निष्कमण 6,000 टन प्रति दिन की दर पर उल्लेख किया है। क्योंकि वीओसीपीटी ने तापीय कोयले के समान तांबा संकेन्द्रण का वार्षिक टर्नओवर 28 पर अनुमान लगाया है, अतः तांबे संकेन्द्रण की निष्कमण दर में उपयुक्त ढंग से सुधार लाना होगा ताकि प्राचल को पूरा किया जा सके। कार्गो मदों की निष्कमण दर एवं प्रत्येक कार्गो का औसत ड्रैवल समय, भंडारण प्रभार का परिणाम करते समय, गिना जाए।	तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट में, इस सुविधा के संभावित प्रयोक्ताओं एवं उनकी स्थिति को देखते हुए, निष्कमण के निम्नलिखित माध्यमों पर विचार किया गया है, जैसे कि तापीय कोयले को रेल द्वारा भेजा जाएगा एवं तांबा संकेन्द्रण को सड़क द्वारा भेजा जाएगा। तदनुसार, तापीय कोयले के लिए 20000 टीपीडी एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 6000 टीपीडी के रूप में निष्कमण-दर अनुमानित की गई है। तांबे संकेन्द्रण के लिए वर्ष में प्लाट का टर्नओवर, इस प्रस्ताव के लिए 29/8 के रूप में अपनाया गया है, जैसा कि वीओसीपीटी में एनसीबी-II के परियोजना विकास के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित है।
	(घ) भंडारण प्रभार के परिणाम की समीक्षा की जाए तथा उक्त टिप्पणियों के सदर्भ में इसे संशोधित किया जाए।	कोई जवाब नहीं दिया जाता है।

5.1 इस मामले में, वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के परिसर में 16 नवम्बर, 2011 को संयुक्त सुनवाई की गई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रयोक्ताओं/भावी बोली लगाने वालों की टिप्पणियों पर अपने जवाब एवं टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर पावर प्रेसन्टेशन किया। संयुक्त सुनवाई के समय, वीओसीपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

5.2 संयुक्त सुनवाई के समय यह सहमति प्रकट की गई कि वीओसीपीटी निम्नलिखित मुद्रों पर कार्रवाई करेगा:

- (i) बर्थ माड़ा एवं भंडारण प्रभारों की प्रस्तावित दरों के संबंध में दिए गए प्रस्ताव में कुछ गणना संबंधी त्रुटियाँ हुई हैं, जिसे पत्तन ने माना है। कुछ आवी बोली लगाने वालों द्वारा की गई टीका-टिप्पणी के जवाब में पत्तन ने सहमति प्रकट की है कि वह, क्षमता की गणना में माने गए ड्रैवल समय की समीक्षा करेगा।
- (ii) संयुक्त सुनवाई के समय यह पता चला कि परिकलन में माना गया लीज किराया, दरों के मान पर आधारित है तथा पत्तन ने लीज में दी जाने वाली भूमि के लिए लागू सही लीज किराया नहीं माना है और इसके दरों के मान में निर्धारित कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार/लाइसेंस फीस पर विश्वास किया है। पत्तन संपदा के लिए लीज किराया, जुलाई, 2007 से संशोधन के लिए पहले से ही देय हो चुका है। इस संबंध में पत्तन ने सूचित किया है कि भूमि मूल्य निर्धारण पहले से ही किया जा चुका है एवं इस संबंध में अलग से एक प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा। पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह, अद्यतन लीज किराए पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में सशोधन करे।
- (iii) पत्तन ने एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दो प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं। उत्पादकता स्तर, टर्मिनल सुविधाओं की संरचना एवं अधिकतम क्षमता कमोबेश एकसमान है, सिवाय भंडारण यार्ड के घाट साइड को जोड़ने वाली कनवेयर की लम्बाई के अंतर को छोड़कर। इसके परिणामस्वरूप अनुमानित पूर्जीगत लागत में अंतर आता है तथा केवल इस कारण से अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव, इन दोनों परियोजनाओं के लिए भिन्न है। इस संबंध में दिशा-निर्देशों की स्थिति वीओसीपीटी की जानकारी में लाई गई है, जिसमें यह अपेक्षा की गई है कि ऐसे जिन्स के लिए प्रशुल्क निश्चित किया जाए, जो सभी परियोजनाओं पर लागू होगा, जिनके बारे में बोली अगले पांच वर्षों के दौरान बाद में लगाई जाएगी। पत्तन को सलाह दी गई कि वह अपने प्रस्तावों को पुनः देखे एवं विस्तृत विश्लेषणपरक टिप्पणी प्रस्तुत करे कि क्यों न एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV दोनों के लिए एकल अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया जाए।

5.3 संयुक्त सुनवाई के समय वीओसीपीटी को सलाह दी गई कि उपर्युक्त मुद्रों को ध्यान में रखते हुए, सशोधित प्रस्ताव 26 नवम्बर, 2011 तक प्रस्तुत किया जाए तथा इसके साथ-साथ अपना संशोधित प्रस्ताव, सर्वधित प्रयोक्ताओं/आवी बोली लगाने वालों को भेजा जाए तथा उन्हें सलाह दी जाए कि वे अपनी टिप्पणियाँ 5 दिनों के भीतर टीएएमपी को एवं वीओसीपीटी को भेजें। वीओसीपीटी से भी अनुरोध किया गया कि वह संशोधित प्रस्ताव पर, जो वीओसीपीटी द्वारा परिचालित किया गया था, प्रयोक्ताओं द्वारा एवं आवी बोली लगाने वालों द्वारा दिए गए मुद्रों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करे।

6.1 संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा किए गए मुद्रों के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है, जैसा कि संक्षेप रूप में नीचे दिया गया है:

- (i) संशोधित प्रस्ताव में लीज किराए का अनुमान, पत्तन के पिछले प्रस्ताव पर आधारित यूनिट दर 36.54 रु०/वर्गमी० प्रति माह को अपनाते हुए, लगाया गया है। यहाँ यह संकेत करना प्रासंगिक इंगा कि इस मामले के काफी आगे बढ़ जाने पर अथवा इस मामले पर कार्रवाई करते समय वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 2 जनवरी, 2012 के पत्र सं० ई(सी)-३८/२/२००६-स्थापना/डी के अंतर्गत लीज किराए के संशोधन के लिए एक नया प्रस्ताव, जुलाई/अगस्त, 2011 में किए गए भूमि के मूल्य निर्धारण के आधार पर, प्रस्तुत किया है।

- (ii) पूंजीगत लागत के कारकों में अंतर होने के कारण, विशेष तौर पर कनवेयर की लम्बाई में अंतर एवं उपकरणों जैसे स्टैकर्स एवं विद्युत उपकरणों जैसे ट्रांसफार्मरों में अंतर के कारण एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए पत्तन के अलग से प्रस्ताव हैं। इसलिए, एनसीबी-II एवं एनसीबी-IV के लिए अलग प्रस्ताव पर अनुमोदन के लिए कृपया विचार किया जाए।

6.2 वीओसीपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के समय किए गए विचार-विमर्शों के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य मुद्रदे/संशोधन नीचे दिए जाते हैं:

- (i) मूल प्रस्ताव में, घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता 9.15 मिलियन टन एवं 9.57 मिलियन टन क्रमशः मूल्यांकित की गई थी। संशोधित प्रस्ताव में, तापीय कोयले को सुचालू ढंग से रख्ते के लिए यार्ड का क्षेत्र 61,600 वर्ग मीटर (मूल प्रस्ताव में 58,000 वर्ग मीटर) तथा ताढ़े संकेन्द्रण के लिए 15,660 वर्ग मीटर क्षेत्र (जबकि मूल प्रस्ताव में 16,000 वर्ग मीटर अनुमान लगाया गया था) माना गया है। इसके परिणामस्वरूप, यार्ड की क्षमता संशोधित रूप में 9.48 मिलियन टन हो गई है। 9.15 मिलियन टन की घाट-क्षमता, जो कि सीमित करने वाला कारक है, वीओसीपीटी ने 9.15 मिलियन टन पर अधिकतम टर्मिनल क्षमता मानी है।
- (ii) पत्तन ने बताया है कि अंतरिम भूमि मूल्य-निर्धारण रिपोर्ट के आधार पर दरें, 11.94 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह बैठती है। तथापि, पत्तन ने, पिछले संशोधित प्रस्ताव में उनके द्वाग पहले से प्रस्तावित दर को अपनाते हुए 36.54 रु0 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह का लीज किराए का अनुमान लगाया है। हारे द्वीप पर जल फ्रंट प्रभार एवं स्टैक्यार्ड के लिए अनुमानित लीज किराया क्रमशः 31.92 लाख रु0 एवं 98.33 लाख रु0 से संशोधित होकर 145.79 लाख रु0 एवं 561.43 लाख रु0 हो गया है।
- (iii) वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो संचालन कार्यकलाप के लिए संशोधित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता नीचे दी जाती है:

(लाख संपर्यों में)			
क्रम सं०	विवरण	कार्गो संचालन कार्यकलाप के लिए	
1.	आरओसीई 16% की दर पर		4948.54
2.	प्रचालन लागत		7128.06
3.	कुल राजस्व की आवश्यकता		<b>12076.60</b>

- (iv) वार्षिक राजस्व आवश्यकता (संचालन कार्यकलाप) का संशोधित प्रभाजन निम्नलिखित है:

क्रम सं०	विवरण	प्रभाजित अनुमानित राजस्व की आवश्यकता	
		%	लाख संपर्यों में
1.	संचालन प्रभार	98%	11835.06
2.	भटारण प्रभार	1%	120.77
3.	विनाध प्रभार	1%	120.77
	कुल राजस्व की आवश्यकता	100%	<b>12076.60</b>

(v) अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंत प्रशुल्क निम्नलिखित है:

(क) बर्थ भाड़ा प्रभार:

विदेश जाने वाला जलयान	- 0.597 रु०/जीआरटी/घंटा
तरीय जलयान	- 0.358 रु०/जीआरटी/घंटा

(ख) कार्गो संचालन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्रम सं०	जिन्स	दर रूपयों में	
		विदेशी कार्गो के लिए	तरीय कार्गो के लिए
1.	तापीय कोयता	115.80	115.80
2.	तांबा संकेन्द्रण	185.28	111.17

(ग) भंडारण प्रभार:

(i) निशुल्क अवधि - 10 दिन

(ii) भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद):

दर रूपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा

पहले 6 दिन	-	1.00
अगले 6 दिन	-	1.62
उसके बाद	-	3.16

(घ) पर्यावरण एवं प्रबन्धन के लिए, घाट पर कार्गो की साफ-सफाई, सुरक्षा संबंधी उपायों आदि के लिए विधिध प्रभार, 1.32 रु०/टन पर प्रस्तावित है।

7. संयुक्त सुनवाई के बाद कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने कुछ और टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गईं। वीओसीपीटी ने प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाए गए अतिरिक्त बिन्दुओं पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।

8.1 वीओसीपीटी ने बाद में अपने दिनांक 5 जनवरी, 2012 के पत्र के अंतर्गत बताया था कि संशोधित गणना में माना गया तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए स्टैकिंग क्षेत्र, एनसीबी-IV में स्टैक यार्ड की लंबाई 660 मीटर एवं चौड़ाई 194 मीटर के खाके के अनुसार है, जबकि उत्तरी कार्गो बर्थ-III का खाका लंबाई की दृष्टि से 700 मीटर एवं \*चौड़ाई 180 मीटर है। इस प्रकार से खाके के अनुसार, तापीय कोयले के लिए स्टैक यार्ड 61,600 वर्ग मीटर एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 15,660 वर्ग मीटर परिकल्पित है। इसने बताया है कि उत्तरी कार्गो बर्थ-IV के लिए परिकल्पित स्टैक यार्ड आबंटित क्षेत्र की स्थलाकृति को एवं एनसीबी-III के लिए आबंटित की जाने वाली प्रस्तावित भूमि को खपा लेने के बाद प्रत्येक की उपलब्ध चौड़ाई को देखते हुए, उत्तरी कार्गो बर्थ-III के लिए स्टैक यार्ड की तुलना में थोड़ा सा बड़ा है। अतः इसने अनुरोध किया है कि संशोधित परिकल्पना के अनुसार, स्टैक यार्ड पर विचार किया जाए। यहाँ यह बताया जाता है कि आबंटित किया जाने वाला प्रस्तावित कुल क्षेत्र 1.28 हेक्टेयर रखा गया है, जैसा कि मूल प्रस्ताव में परिकल्पित किया गया था।

8.2 इसने यह भी स्पष्ट किया है कि वीओसीपीटी ने दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के संशोधित परिकलन में 36.54 रु0/वर्ग मी0/प्रति माह पर भूमि के लिए अपनाई गई लाइसेस फीस, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए पिछले संशोधित प्रस्ताव पर आधारित है, जो कि वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए (पत्तन से संबंधित क्षेत्र क) 438.51 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति वर्ष पर प्रस्तावित लीज किराए के संशोधन के लिए है। तथापि, इसने, एप्लूवर से प्राप्त भूमि के मूल्य-निर्धारण के आधार पर लीज किराए को निश्चित करने के लिए दिनांक 2 जनवरी, 2012 को नया प्रस्ताव अब प्रस्तुत किया है जिसमें क्षेत्र क (पत्तन से संबंधित-वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए 1.07.2007 से प्रभावी) के लिए लागू लीज किराया 286.85 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति वर्ष है। अतः इसने अनुरोध किया है कि एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए लाइसेस फीस के परिकलन के लिए प्राथिकरण को प्रस्तुत किए गए 36.54 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह के बजाए लीज किराया, 23.90 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह पर विचार किया जाए।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राथिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संयुक्त सुनवाई के समय संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएँगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएँगे।

10. इस मामले पर कार्रवाई करते समय प्राप्त की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

- (i) वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव, उत्तरी कार्गो बर्थ (एनसीबी-IV) में लापीय कोयले एवं ताबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निश्चित करने से संबंधित है, जो सार्वजनिक निजी भागेदारी (पीपीपी) के आधार पर विकासित किए जाने का प्रस्ताव है। पत्तन ने इसके साथ-साथ एक अलग से प्रस्ताव, बर्थ संख्या एनसीबी-III पर तापीय कोयले एवं ताबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए प्रस्तुत किया है।

फरवरी, 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निश्चित करने के लिए दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा, सभी टर्मिनलों पर लागू होगी, जो सम-अनुरूप जिन्स के संचालन के लिए अथवा इसी प्रकार की सेवाएँ प्रदान करने के लिए अगले पाच वर्षों के दौरान उसी पत्तन में बाद में बोली लगाई जाएगी। दिशा-निर्देशों से संबंधित उक्त स्थिति को सामने लाते हुए, पत्तन को सलाह दी गई कि वह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे तथा एक विस्तृत विश्लेषणपरक टिप्पणी प्रस्तुत करे कि क्या एकत्र अपफ्रंट प्रशुल्क, एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV दोनों बर्थों के लिए निश्चित किया जा सकता है, क्योंकि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दोनों प्रस्तावों का उत्पादकता स्तर, टर्मिनल सुविधाओं का खाका एवं अधिकतम क्षमता कमोबेश एकसमान पाई गई है।

पत्तन ने व्याख्या की है कि यद्यपि एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV बर्थों पर संवादित किया जाने वाला प्रस्तावित तापीय कोयला वही है, तथापि, अन्य कार्गो अर्थात् संचालित किया जाने वाला रॉक फास्फेट एवं ताबा संकेन्द्रण भिन्न हैं तथा चुनी गई कार्गो संरचना, प्रयोक्ताओं की मांग पर आधारित है। इसने आगे कहा है कि इन दोनों परियोजनाओं के लिए पूर्जीगत लागत का अनुमान भी, कनवेयर की लम्बाई में अंतर होने तथा कुछ उपकरणों जैसे स्टैकर्स एवं विद्युत उपकरण जैसे ट्रांसफार्मरों में अंतर होने के कारण भिन्न हैं। पत्तन ने इन दोनों प्रस्तावों के लिए अलग अलग अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने पर बल दिया है। यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि इन दोनों परियोजनाओं की कुल पूर्जीगत

लागत में वीओसीपीटी द्वारा उल्लिखित अंतर 65.50 करोड़ रु० का है अर्थात् एनसीबी-III के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत, एनसीबी-IV बर्थ के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत की तुलना में 18% अधिक है। इसका निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क पर उल्लेखनीय प्रभाव पड़ेगा। ऐसा होने के कारण यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करने को प्रवृत्त हुआ है तथा इन दोनों परियोजनाओं एनसीबी-IV एवं एनसीबी-III के लिए (जिस पर अलग मामले के रूप में कार्रवाई की जा रही है) अलग अलग प्रशुल्क निर्धारित करने पर कार्रवाई करेगा।

- (ii) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों का यह प्रस्ताव सामान्यतः पालन करता है। कुछ मानकों/प्राचलों में प्रस्तावित व्यतिक्रमों पर, इसके साथ-साथ, अगले पैराग्राफों में विचार किया जाता है।

(iii) **अधिकतम टर्मिनल क्षमता:**

(क) **अधिकतम घाट क्षमता:**

- (i) तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण का संचालन करने वाले पेनामैक्स जलयानों की क्षमता का हिस्सा क्रमशः 72% एवं 28% पर अनुमानित है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए कारों के हिस्से पर, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है, विश्वास विद्या जाता है।
- (ii) कुछ बोली लगाने वालों ने पेनामैक्स श्रेणी के 100% जलयानों का अनुमान लगाने के बजाए हैंडी मैक्स जलयान पर विचार करने की मांग की है। पत्तन ने इस बात की पुष्टि की है कि प्रस्तावित बर्थ का अधिकत्यन, 75000 डीडब्लूटी के पेनामैक्स जलयानों के संचालन के लिए किया गया है तथा इसके अनुमान का समर्थन व्यवहार्यता रिपोर्ट से होता है। प्रस्तावित बर्थ का ड्राफ्ट 12.80 मीटर के लिए परिकल्पित है तथा यह बोर्सन एवं बर्थों की गाद निकालने की प्रक्रिया में है ताकि पेनामैक्स जलयानों को समाहित करने के लिए 12.8 मीटर ड्राफ्ट से जलयानों की बर्थिंग संभव हो सके। यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि उत्तरी कारों बर्थ-II में भी रॉक फास्फेट एवं तांबे के संकेन्द्रण के साथ-साथ कोयले के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण पर विश्वास उक्त प्रस्तावित बर्थ पर पेनामैक्स जलयान के अनुमान पर किया गया था।
- (iii) कोयला संचालन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश, पेनामैक्स जलयानों के लिए कोयला टर्मिनल हेतु उत्तराई-मानक 35000 टन प्रति दिन निर्धारित करता है। ये दिशा-निर्देश, तांबा संकेन्द्रण के लिए अलग से कोई उत्पादकता मानक निर्धारित नहीं करते हैं। तापीय कोयले को ले जाने वाले पेनामैक्स जलयानों के लिए संचालन दर 40000 टन दैनिक एवं तांबा संकेन्द्रण को ले जाने वाले पेनामैक्स जलयानों के लिए 25000 टन दैनिक की संचालन दर वीओसीपीटी ने मानी है।

मानकों के अनुसार, सचालन दर को गिनने के लिए कुछ भावी बोली लगाने वालों द्वारा उठाए गए मुद्राओं के सदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तापीय कोयले के लिए उच्च मात्रक अपनाए गए हैं ताकि उच्च दक्षता प्राप्त की जा सके एवं सुविधाओं का अधिकतम उपयोग किया जा सके।

जहाँ तक तांबा संकेन्द्रण का सबध है, पत्तन ने पुष्टि की है कि नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण, उत्पादकता दर को प्राप्त करने में सक्षम हैं, जैसा कि गणना में अनुमान लगाया गया है।

यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि तापीय कोयले के लिए अपनाई गई 40000 टन/दैनिक की संचालन (उताई) दर एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 25000 टन/दैनिक की दर वही है, जैसी कि एनसीबी-II बर्थ के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित की ई थी, जिस पर उस टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किया गया था एवं जिसे दिनांक 23 जुलाई, 2010 के आदेश सं0 टीएमपी/29/2010-टीपीटी के अंतर्गत अनुमोदित किया गया था।

तदनुसार, प्रस्तावित टर्मिनल की अधिकतम घाट क्षमता 9146900 टन/वार्षिक पर मानी जाती है, जैसा कि पत्तन द्वारा मूल्यांकित किया गया है।

#### (ख) अधिकतम यार्ड क्षमता:

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश यह विनिर्धारित करते हैं कि पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराए गए यार्ड क्षेत्र के लिए यार्ड क्षमता का मूल्यांकन किया जाना है। पत्तन ने 12.80 हेक्टेयर कुल भूमि क्षेत्र के आबंटन को परिकल्पित किया है। वीओसीपीटी ने प्रारंभिक प्रस्ताव में तापीय कोयले को सुचारू ढग से रखने के लिए 58000 वर्ग मीटर क्षेत्र एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 16000 वर्ग मीटर क्षेत्र परिकल्पित किया है। 7 दिसम्बर, 2011 को प्रस्तुत की गई संशोधित गणना में, वीओसीपीटी ने तापीय कोयले को सुचारू ढग से रखने के लिए 61,600 वर्ग मीटर के आंबटन पर एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 15,660 वर्ग मीटर के आबंटन पर विचार किया है। इस प्रकार में कुल मिलाकर, स्टैकिंग उद्देश्य के लिए यह क्षेत्र 77260 वर्ग मीटर बैठता है, जबकि मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित यह क्षेत्र 74,000 वर्ग मीटर था। आबंटित किया जाने वाले प्रस्तावित बकाया क्षेत्र, उपकरणों, बर्मस, बाहरी सड़कों आदि के लिए है।

वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि संशोधित गणना में प्रस्तावित स्टैकिंग क्षेत्र, स्टैकिंग यार्ड के खाले के अनुसार है तथा उत्तरी कागों बर्थ-IV के लिए परिकल्पित स्टैक यार्ड, एनसीबी-III के लिए आबंटित की जाने वाले प्रस्तावित भूमि पूरी तरह उपयोग में आ जाने के बाद आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र की स्थलाकृति पर विचार करते हुए, उत्तरी कागों बर्थ-III के लिए निर्धारित स्टैकयार्ड से थोड़ी से अधिक है। इसलिए इसने, प्रस्तुत की गई संशोधित गणना के अनुसार, स्टैकयार्ड पर विचार करने का अनुरोध किया है।

यहाँ यह उल्लेखनीय है कि एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV दोनों परियोजनाएँ, मूल प्रस्ताव में मानी गई परियोजना सुविधा, स्टैकिंग कारक एवं ल्लाट टर्नओवर की दृष्टि से एक समान हैं। वास्तव में, एनसीबी-III वर्थ के लिए, जहाँ परिकल्पित कनवेयर की लंबाई एनसीबी-IV वर्थ की तुलना में लंबी है, तापीय कोयले के लिए परिकल्पित स्टैकिंग क्षेत्र 58,000 वर्ग मीटर है तथा रॉक फास्फेट के लिए 16,000 वर्ग मीटर है एवं आबॉटित किया जाने वाला प्रस्तावित कुल क्षेत्र 12.60 हेक्टेयर बैठता है। टर्मिनल में कार्गो के बड़े भंडारण का अनुमान लगाते हुए, यह आवश्यक नहीं है कि बढ़ी हुई दर पर प्रयोक्ताओं पर भार लादा जाए। इसके अलावा, वीओसीपीटी द्वारा यथा स्वीकृत स्टैकिंग क्षेत्र को यदि मूल प्रस्ताव में यथा अनुमानित ल्लाट टर्नओवर एवं स्टैकिंग कारक को बनाए रखते हुए, अपनाया जाता है तो इससे अधिकतम यार्ड क्षमता 10.14 मिलियन टन तक बनावटी तौर पर बढ़ जाएगी, जिससे अधिकतम घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता के बीच अंतर और अधिक बढ़ जाएगा। हमारे विश्लेषण के अनुसार, तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए स्टैकिंग क्षेत्र, 58,000 वर्ग मीटर तथा रॉक फास्फेट के लिए 16,000 वर्ग मीटर अपनाया जाता है, जैसा कि एनसीबी-III वर्थ के लिए अपनाया गया था। एवं इस मामले में मूल प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा माना गया था। इसका अधिकतम क्षमता पर एवं पत्तन द्वारा मूल्यांकित अनुमानित पूँजीगत लागत पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

क्योंकि पत्तन ने यथातथ्य आधारित स्टैक क्षेत्र माना है, अतः इसने यार्ड-क्षमता का निर्धारण करने के लिए इस पर 70% के उपयोग गुणांक को लागू नहीं किया है। यह, एनसीबी-II बर्थ की अधिकतम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसर है।

(ii)

## स्टैकिंग अमर्ता:

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश, कोयले को सुचास ढंग से रखने के लिए 3 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टैकिंग गुणांक मानक विनियोगित करता है। बीओसीपीटी ने तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टैकिंग गुणांक माना है।

मैसर्स स्टरलाइट पोटर्स लिमिटेड ने दिशा-निर्देशों में विनियोगित स्टैकिंग मानकों से अधिक के मानक पर आपत्ति उठाई है तथा अनुरोध किया है कि 3.5 टन प्रति वर्ग मीटर पर विचार किया जाए। एनसीबी-॥ के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय, पत्तन ने तापीय कोयले के लिए 7.6 टन/वर्ग मीटर का स्टैकिंग गुणांक सूचित किया था, जिसे पहले से ही प्राप्त किया जा चुका है। इसके अलावा, वर्तमान प्रस्ताव में अनुमान लगाया गया गुणांक वही है, जैसा कि तापीय कोयले, औद्योगिक कार्बो में प्रयुक्त होने वाले कोयले के साथ-साथ रॉक फार्मेट एवं ताबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए एनसीबी-॥ वर्थ के लिए अपक्रिय प्रशुल्क का निर्धारण करते समय अनुमोदित किया गया था। वीओसीपीटी में अतीत में 7.6 प्रति टन प्रति वर्ग मीटर का स्टैकिंग गुणांक जब पहले से

ही प्राप्त किया जा चुका है तो मैसर्स स्टरलाइट पोर्टर्स लिमिटेड द्वारा 3.5 प्रति टन प्रति वर्ग मीटर के घटे हुए स्तर पर स्टैकिंग प्राचल (पैरामीटर) पर विचार करने का उनका अनुरोध कोई मायने नहीं रखता। प्रसंगवश, मैसर्स स्टरलाइट इडस्ट्रीज लिओ ने एनसीबी-II के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय सुझाव दिया था कि अन्य थोक कार्गो की भारित औसत घनता, तापीय कोयले की घनता के तुलनीय है, अतः अन्य थोक कार्गो अर्थात् रॉक फास्फेट एवं तांबा संकेन्द्रण एवं औद्योगिक कोयले के लिए स्टैकिंग गुणांक 6.6 टन/वर्ग मीटर के रूप में लिया जाए, जैसा कि तापीय कोयले के लिए स्टैकिंग गुणांक माना गया है। इस कार्यवाही रपट में मैसर्स स्टरलाइट पोर्टर्स लिमिटेड द्वारा उठाया गया मुद्दा, एनसीबी-II बर्थ के लिए वीओसीपीटी के अन्य मामले में किए गए निवेदनों के विरुद्ध है।

विशाखापट्टनम पत्तन में कोयले टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करते समय माना गया स्टैकिंग गुणांक भी कोकिंग कोयले के लिए 6 टन/प्रति वर्ग मीटर है। एनसीबी-II बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय पत्तन द्वारा माना गया 6.6 टन/वर्ग मीटर स्टैकिंग गुणांक, जो वही है, जैसा कि माना गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अपनाया जाता है।

### (iii) प्लाट टर्नओवर:

कोयला टर्मिनल के लिए प्लाट टर्नओवर के लिए मानक, दिशा-निर्देशों में, 12 विनिर्धारित है। वीओसीपीटी ने तापीय कोयले के लिए 28 का प्लाट टर्नओवर एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 30 का प्लाट टर्नओवर माना था। सशोधित कार्यप्रणाली में तापीय कोयले के लिए प्लाट टर्नओवर मानक घटकर 25.68 तक हो गया है।

मैसर्स स्टरलाइट पोर्टर्स लिमिटेड ने पत्तन द्वारा अनुमान लगाए गए प्लाट के टर्नओवर के गुणांक को प्राप्त करने पर सदेह व्यक्त किया है तथा उनका विचार है कि इसे मानक के अनुसार अथवा वर्ष में 12 से 14 तक का प्लाट टर्नओवर के स्तर तक माना जाना चाहिए।

पत्तन ने तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए इसके द्वारा अनुमान लगाए गए क्रमशः 25.68 एवं 30 के वार्षिक प्लाट टर्नओवर के समर्थन में कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। क्योंकि पत्तन ने स्टैकिंग क्षेत्र में वृद्धि को माना है, इसलिए सशोधित कार्यप्रणाली में तापीय कोयले के लिए घटे हुए टर्नओवर का प्रश्न उठता है। यह नोट करने योग्य है कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास एवं पाराबीप पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनलों के लिए माना गया प्लाट टर्नओवर 30 है एवं वीओसीपीटी द्वारा वास्तव में माना गया प्राचल (पैरामीटर) 28, उससे काफी नजदीक था। वास्तव में, एनसीबी-II एवं एनसीबी-III बर्थों में तापीय कोयले के लिए अनुमानित प्लाट टर्नओवर 28 वही है। अतः यह प्राथिकरण, एनसीबी-IV के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित घटे हुए प्लाट टर्नओवर पर विचार करने को तैयार नहीं है, जब एनसीबी-III बर्थ के लिए स्टैकिंग गुणांक वही माने जाते हैं। अतः तापीय

कोयले के लिए प्लाट टर्नओवर 28 माना जाता है, जैसा कि पत्तन द्वारा मूल प्रस्ताव में माना गया था। तथापि, इस संशोधन का अधिकतम क्षमता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यार्ड क्षमता इस मामले में सीमितकारी कारक नहीं है।

(iv) जैसा कि ऊपर बताया गया है कि स्टैकिंग गुणांक एवं टर्नओवर अनुपात को अपनाते हुए तथा दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित फार्मूले को लागू करते हुए, तापीय कोयले एवं तांबे संकेन्द्रण के संचालन के लिए टर्मिनल की अधिकतम यार्ड क्षमता 10139052 टन प्रति वर्ष आंकी है।

(ग) अधिकतम टर्मिनल क्षमता:  
तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए अधिकतम क्षमता 9146900 टन प्रति वर्ष पर मानी गई है, जो अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में घाट एवं यार्ड दोनों क्षमताओं की दृष्टि से कम है एवं जिसे पूर्णांक में नहीं बदला गया है। यदि टर्नओवर अनुपात एवं कार्गो स्टैकिंग गुणांक को मानकों के अनुसार सख्ती से माना जाता है तो यार्ड क्षमता केवल 1.95 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी, जो कि अत्यधिक कम होगी।

(iv) पूंजीगत लागत:  
वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित प्रस्तावित टर्मिनल के लिए पूंजीगत लागत 354.32 करोड़ रु० है।

(क) बर्थिंग क्रियाकलाप:  
बर्थ की कुल लागत 4504 लाख रु० अनुमानित है। पत्तन न्यास द्वारा यथा अनुमानित लागत को मानते हुए, दिशा-निर्देशों में अपेक्षा है। बर्थिंग कार्यकलाप के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत में बर्थ के साथ साथ ड्रेजिंग की लागत शामिल नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट में उल्लेख है कि बर्थ में ड्रेजिंग लागत पत्तन द्वारा वहन की जाएगी, अतः परियोजना के कार्य क्षेत्र से इसे बाहर रखा गया है।

(ख) कार्गो संचालन कार्यकलाप:

(i) सिविल निर्माण लागत:  
अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश, मोटे तौर पर कोयले टर्मिनल के लिए अपेक्षित सिविल संबंधी कार्यों का उल्लेख करते हैं तथा पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि सिविल संबंधी लागत का अनुमान लगाया जाए। पत्तन ने पुस्टि की है कि अनुमानित पूंजीगत लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है एवं इस पर विश्वास किया जाता है।

(ii) उपकरण लागत:  
(क) दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित उपकरणों के मानक आदर्शमूलक स्तर से वीओसीपीटी द्वारा किए गए फेर बदल तथा इस प्रकार के फेर बदलों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए औचित्य पर निम्न स्पष्ट में विचार विमर्श किया जाता है:

- (ख) अन्य उपकरणों में उपकरणों की मानक आदर्शमूलक सूची में 2 जहाज अनलोडर्स, 2 रिक्लेमर्स, 1 वैगन अनलोडर/ट्रक अनलोडर, 2 क्रेन, 2 रिक्लेमर्स एवं 4 पे लोडर्स/डोजर्स, कनवेयर विनिर्धारित हैं। उक्त की तुलना में वीओसीपीटी ने 2 ट्रैब अनलोडर्स, 1 स्टैकर, 1 शैड स्टैकर/स्प्रैडर, 6 फ्रंट एंड लोडर्स एवं कनवेयर प्रस्तावित किए हैं।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तापीय कोयले का निष्क्रमण रेल वैगनों द्वारा किया जाएगा तथा इस प्रणाली में बंकर व्हाल रिक्लेमर, लोडिंग कनवेयर एवं वैगन लोडर शामिल होंगे। फ्रंट एंड लोडर का उपयोग करके तांबा संकेन्द्रण के निष्क्रमण का प्रस्ताव है ताकि कार्गो को ट्रकों में लावा जा सके। इसने आगे स्पष्ट किया है कि रेलवे के माध्यम से तापीय कोयले के निष्क्रमण के लिए अलग से पीपीपी परियोजना समेकित कोयला लदान सुविधा के लिए तैयार की जा रही है। इस प्रकार से रेल से संबंधित उपकरण जैसे रिक्लेमर, वैगन लोडर आदि की परिकल्पना इस प्रस्तावित परियोजना के हिस्से के रूप में नहीं की गई है। तांबा संकेन्द्रण के निष्क्रमण के लिए फ्रंट एंड लोडर्स की संख्या-6 प्रस्तावित की गई है। इसने पुष्टि को है कि प्रस्तावित उपकरण इस परियोजना के लिए पर्याप्त हैं।

यह नोट करने योग्य है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के खंड 3.2 में, पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य पर आधारित मानकों में आवश्यक समायोजन करने में तथा पत्तन की विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखते हुए, जिनका दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव पड़ेगा, जचीलापन लाने की व्यवस्था है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए, उपकरणों की अनुमानित संख्या स्थीकार की जाती है।

- (iii) पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल एवं उपकरण लागत के अनुमानों में उन आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान है, जो किसी भी प्रकार की आवश्यकता का ध्यान रखेगी तथा जिनकी अनुमानों में, कार्यगत टेका संबंधी करों एवं पर्यवेक्षण प्रभार में परिकल्पना नहीं की गई है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीओसीपीटी ने सहायक दस्तावेज/दर विश्लेषण आदि प्रस्तुत नहीं किए हैं ताकि बर्थ की लागत, सिविल कार्य एवं उपकरण लागत के लिए अपनाई गई यूनिट दर के संदर्भ में पूंजीगत लागत के अनुमानों को सत्यापित किया जा सके। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पूंजीगत लागत का अनुमान, विभिन्न स्रोतों से एकत्रित सूचना पर आधारित है।

अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अनुमानित पूँजीगत लागत, नवम्बर 2010 की तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए अनुमानों पर आधारित है। कुछ उपकरणों जैसे ब्रैब अनलोडर आदि के अनुमान वास्तव में वही पाए गए हैं, जैसा कि कोयला टर्मिनल (एनसीबी-II) के लिए 23 जुलाई, 2010 को पास किए गए समीक्षा आदेश में विचार किया गया था।

मैसर्स एबीजी-एलडीए ब्लाक हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने संकेत किया है कि पूँजीगत लागत के अनुमान, नवम्बर, 2010 में जारी की गई रिपोर्ट पर आधारित हैं तथा यह स्पष्ट नहीं है कि क्या पत्तन ने मुद्रास्फीति के प्रभाव पर विचार किया है। वीओसीपीटी को सलाह दी गई थी कि पूँजीगत लागत के अनुमानों को अद्यतन करे ताकि प्रचलित वर्तमान बाजार दर प्रदर्शित हो सके। अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने अनुमानों में संशोधन नहीं किया है, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित बताए गए हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हालांकि तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट नवम्बर, 2010 के दौरान जारी की गई थी, आरएफक्यू को फरवरी, 2011 में बुलाया गया था एवं आरएफक्यू आवेदन 30.04.2011 को खोले गए थे तथा वे प्रक्रियाधीन हैं, अतः इस तरह इसने, पूँजीगत लागत पर अनुमानों में संशोधन करने पर अनिच्छा व्यक्त की है। निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क को जनवरी, 2011 के डब्ल्यूआई के संदर्भ में जोड़ने की अनुमति दी जा रही है, अतः यह, उक्त बोली लगाने वाले द्वारा व्यक्त की गई चिन्ता को ध्यान में रखेगा।

- (iv) सिविल एवं उपकरणों की लागत पर 5% की दर पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित विविध पूँजीगत लागत, दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसर है।
- (v) कुल अनुमानित पूँजीगत लागत 35432 लाख रु0 है, जैसी कि पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। नियोजित पूँजी पर रिटर्न का परिणाम, अनुमानित पूँजीगत लागत पर 16% की दर से किया गया है।

**(vi) प्रचालन लागत:**

- (क) दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित बिजली की खपत के मानक के अनुसार, 1.4 प्रति टन की खपत को अपनाते हुए, बिजली की खपत अनुमानित की गई है। वीओसीपीटी द्वारा मानी गई बिजली की यूनिट लागत 6.50 रु0 है। पत्तन द्वारा खर्च की गई बिजली की वर्तमान यूनिट लागत के आधार पर बिजली की यूनिट दर को 6.87 रु0 तक अद्यतन किया गया है, जिसके समर्थन में अक्टूबर, 2011 के मर्हने के बिजली बिल की प्रति संलग्न की गई है।
- (ख) मानकों के अनुसार, मरम्मत एवं रख-रखाव संबंधी लागत, सिविल आस्तियों पर 1% पर तथा यात्रिक एवं विद्युत उपकरणों पर 7% पर, सकल स्थिर आस्तियों के 1% पर बीमा लागत तथा स्थिर आस्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अनुमानित की गई है।

- (ग) आस्तियों के सम्बद्ध वर्ग के लिए एसएलएम के अंतर्गत कपनी अधिनियम में विनिर्धारित दरों के अनुसार, सिविल लागत पर 3.34% की दर पर एवं उपकरण लागत पर 10.34% की दर पर मूल्यहास का परिणाम किया गया है।
- (घ) लाइसेंस फीस, भंडारण क्षेत्र के 128040 वर्ग मीटर के लिए 33250 वर्ग मीटर के लिए वॉटर फ्रंट प्रभार एवं 27000 वर्ग मीटर के लिए कनवेयरों के लिए वे लीब परिकलित की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देश विनिर्धारित हैं कि प्रत्येक महापत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित दरों के आधार पर पत्तन भूमि के लिए लीज किराए का अनुमान लगाया जाना है। भूमि क्षेत्र के लिए लाइसेंस 1,26,000 वर्ग मीटर के लिए अनुमानित है।

पत्तन सपदा के लिए लीज किराया, जुलाई, 2007 से संशोधन के लिए काफी पहले से देय हो चुका है। इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई के समय पत्तन ने सूचित किया था कि भूमि का मूल्य निर्धारण पहले से ही किया जा चुका है तथा एक अलग से प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा। पत्तन को सलाह दी गई कि वह, अद्यतन लीज किराए पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में संशोधन करे।

संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने स्टैफ क्षेत्र के लिए लीज किराया, 36.54 रु0 वर्ग मीटर प्रति माह की यूनिट दर पर अपनाकर अनुमानित किया है, जो कि वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए भूमि के आवटन के लिए उनके दिनांक 23/26 जून, 2009 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में उनके द्वारा प्रस्तावित यूनिट दर पर आधारित है, जिसे प्राथिकरण द्वारा उनके दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 के आदेश सं0टीएएमपी/14/2009/टीपीटी के अंतर्गत उक्त आदेश में उल्लिखित कारणों से वास्तव में समाप्त कर दिया गया था तथा पत्तन को सलाह दी गई थी कि एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

इस मामले पर कार्रवाई करते हुए जब मामला काफी आगे बढ़ गया, तब वीओसीपीटी ने दिनांक 2 जनवरी, 2012 के पत्र सं0 ई(सी)-38/2/2006-स्थापना/डी के अंतर्गत पत्तन भूमि के लिए लीज किराए गें संशोधन के लिए एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। इसने अनुरोध किया है कि इसके द्वारा गणना में माने गए 36.54 रु0 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह के बजाए 286.85 रु0 प्रति वर्ग मीटर/ प्रति वर्ष (अर्थात् 23.90 रु0 प्रति वर्ग मीटर/प्रति माह) पर क्षेत्र क (पत्तन से संबंधित क्रियाकलाप) के लिए वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए उनके द्वारा प्रस्तावित दर पर आधारित लीज किराए के अनुमान में संशोधन, 1 जुलाई, 2007 से किया जाए।

भारत सरकार द्वारा जारी 2004 एवं 2010 की भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, संबंधित महापत्तन न्यास को प्रत्येक पत्तन के अध्यक्ष की अध्यक्षता में एक समिति का गठन करना होगा, जो भूमि संबंधी नीति के दिशा-निर्देशों में निर्धारित विभिन्न तरीकों के आधार पर भूमि के बाजार मूल्य का निर्धारण करेगी तथा समिति की सिफारिशों पर आधारित महापत्तन न्यास को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगी। यह पाया गया है कि लीज किराए में संशोधन के लिए पत्तन द्वारा हाल ही में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में पत्तन द्वारा भूमि नीति के दिशा-निर्देशों के अनुसार समिति के गठन का कोई उल्लेख नहीं है, जो लीज किराए के संशोधन

के लिए दरों की सिफारिश करेगी। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का अध्ययन, भूमि नीति पर जारी वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए, किया जा रहा है। उक्त स्थिति के होते हुए भी, प्रस्तावित परियोजनाओं के कार्यान्वयन को समर्यबद्ध तरीके से सुगम बनाने के लिए, सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार, वीओसीपीटी द्वारा उनके दिनांक, 2 जनवरी, 2012 के पत्र में प्रस्तावित लीज किराया, क्षेत्र 'क' में वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए 286.85 रु० प्रति वर्गमीटर/प्रति वर्ष पर (अर्थात् 23.90 रु० प्रति वर्ग मी० प्रति माह) स्वीकार किया जाता है, बशर्ते कि सरकारी निर्देशों के अनुसार, 2% प्रति वर्ष की वार्षिक बढ़त लागू की जाए ताकि इसे वर्ष 2011 की दर पर लाया जा सके।

यदि अनुमोदित किया जाने वाला संशोधित लीज किराया, इस मामले में माने गए लीज किराए से भिन्न है तो पत्तन को इस मद के संदर्भ में अपफंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करना चाहिए।

जहाज मंत्रालय द्वारा जारी किए गए महापत्तन, 2010 के लिए भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, सांझी सीमा वाली भूमि की लाइसेंस फीस का 50% होना चाहिए। वीओसीपीटी ने भूमि नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित 50% के गुणांक पर विचार न करते हुए, 36.54 रु०/प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर भूमि क्षेत्र की दर को लागू करते हुए जलफंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान लगाया है। जब पत्तन को अनुमानों में संशोधन करने की सलाह दी गई तो वीओसीपीटी ने व्याख्या दी है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, सीमाशुल्क बद्ध बाहरी क्षेत्र के लिए महापत्तन, 2011 के लिए भूमि प्रबंधन नीति के खंड 6.2.2.3 (के) के अंतर्गत आती है, जबकि विषयगत लाइसेंस, खंड 6.1 के अंतर्गत सीमाशुल्क बद्ध भीतरी क्षेत्र के लिए है, अतः 50% गुणांक लागू नहीं होता है।

वीओसीपीटी द्वारा किया गया निर्वचन कि खंड 6.2.2.3 (के) केवल सीमाशुल्क बद्ध बाहरी क्षेत्र पर लागू होगा, सही प्रतीत नहीं होता। सरकार द्वारा जारी की गई महापत्तन, 2011 के लिए भूमि प्रबंधन नीति का खंड 6.2.2.3 (के) यह विनिर्धारित करता है कि जलक्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, सांझी सीमा वाली भूमि की लाइसेंस फीस का 50% होना चाहिए। इस बात का कोई उल्लेख नहीं है कि यह, सीमाशुल्क बद्ध भीतरी/बाहरी क्षेत्र के लाइसेंस के संदर्भ में है। जलफंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, भूमि के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान लगाने के लिए अपनाई गई दर के 50% पर अनुमानित है।

वीओसीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि कनवेयर के लिए अनुमानित लाइसेंस फीस, पत्तन के वर्तमान दरों के मान में निर्धारित वे- लीव प्रभारों पर आधारित है।

- (ड) दिशा-निर्देशों में, बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत, बर्थ लागत के 1% पर लगाया जाने वाला अनुमान अपेक्षित है।

वीओसीपीटी ने, रथ-रथाव के लिए 1% के निर्धारित भानक के अलावा, बर्थिंग सेवा के वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण से संबंधित कुल पूँजीगत लागत पर 1% की दर से बीमा एवं 3.34% की दर से मूल्यहास को माना है।

हालांकि दिशा-निर्देश बर्थ के लागत के 1% पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, तथापि, आस्टि के लिए पर्याप्त बीमा कवरेज अपेक्षित है तथा यह तथ्य कि आस्टि के मूल्य का मूल्यहास टूट-फूट के कारण होगा एवं इस तथ्य को झुठलाया नहीं जा सकता। अन्य पत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ भाड़ा निश्चित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था तथा बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का मूल्याकान्न करने के लिए बीमा एवं मूल्यहास की लागत पर विचार किया गया था।

ऊपर बताई गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए, बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व की आवश्यकता के मूल्याकान्न के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा लागत एवं मूल्यहास के कारक पर भी इस मामले में विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यह नोट करने योग्य है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को यह लचीलापन प्रदान करता है कि वह दिशा-निर्देशों में स्पष्ट तौर पर न बताए गए मानकों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की सीमा का परिगणन करते समय किसी विशिष्ट मद के व्यय पर निर्णय ले, जिसे यह शामिल करना मानती है।

- (vi) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के विवरण को उक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। बर्थ भाड़ा के परिगणन के साथ साथ संशोधित विवरण की प्रति, अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न की जाती है।
- (क) कार्गो संचालन सेवा से कुल राजस्व की आवश्यकता 11859.13 लाख रु0 पर अनुमानित की गई है। दिशा-निर्देशों के अनुसार, कुल राजस्व की आवश्यकता का 98%, संचालन प्रभार में तथा प्रत्येक 1% भंडारण प्रभार में एवं विविध प्रभार में प्रभाजित हो जाता है।
- (ख) प्रत्येक कार्गो वर्ग के लिए तथा उनकी संचालन दर एवं अधिकतम क्षमता में हिस्से के संदर्भ में अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित की जाती है।
- (ग) तापीय कोयले की संपूर्ण कार्गो क्षमता वीओसीपीटी द्वारा तापीय कार्गो के रूप में परिकल्पित की गई है तथा तांबा संकेन्द्रण को विवेशी कार्गो के रूप में माना गया है। इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार, तापीय कोयले के लिए कोई तटीय रियायत देय नहीं है। हालांकि तटीय कार्गो/जलयान के लिए रियायती दर निर्धारित करने से राजस्व की वृसली पर कोई खास प्रभाव नहीं पड़ेगा, तथापि, पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर, सरकारी नीति के अनुरूप इस संबंध में निर्धारित की गई है। तदनुसार, समेकित संचालन दर, तापीय कोयले के लिए 113.72 रु0 प्रति टन पर एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए 181.95 रु0 प्रति टन पर निर्धारित की गई है।

प्रस्तावित टर्मिनल के लिए निकाली गई दर, तापीय कोयले के लिए 121.11 रु प्रति टन पर एवं रोक फास्टेट, तांबा संकेन्द्रण एवं औद्योगिक कोयले के लिए 116.27 रु प्रति टन पर पहले निर्धारित दर की तुलना में अधिक है, क्योंकि कार्गो संरचना में एवं पूंजीगत लागत के अनुमान में अंतर था। एनसीबी-IV के लिए निर्धारित की जाने वाली दर, एनसीबी-III बर्थ के लिए निकाली गई दर (अर्थात् 134.78 रु प्रति टन तापीय कोयले के लिए) की तुलना में अपेक्षाकृत कम है, जिसका मुख्य कारण पूंजीगत लागत के अनुमान में विभिन्नता है, जिसके कारण पहले बताए जा चुके हैं।

(घ) पत्तन ने, संचालन प्रभार के अंतर्गत आने वाले उपकरणों की सूची का उल्लेख करने को छोड़कर, समेकित संचालन दर में शामिल की गई सेवाएँ परिभाषित नहीं की हैं। प्रस्तावित टिप्पणी में यह उल्लेख करते हुए सशोधन किया जाता है कि समेकित संचालन प्रभार में जलयान से कार्गो की उत्तराई के लिए प्रभार, भंडारण स्थल तक कार्गो को ले जाना, स्टैकयार्ड में 10 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण, कार्गो की ट्रकों/वैगनों पर लदाई, घाट शुल्क तथा दरों के मान में विशेष रूप से निर्धारित सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं।

(ङ) वीओसीपीटी ने यह बताते हुए गणनाएँ प्रस्तुत की हैं कि कुल कार्गो के 27% पर, निशुल्क अवधि के बाद, भंडारण प्रभार लगेगा। उक्त परिणाम में वीओसीपीटी ने घाट टर्नओवर 25.68 पर माना है। पहले बताए गए कारणों के परिणामस्वरूप घाट टर्नओवर 28 माना है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए भंडारण प्रभार वाले संभावित कार्गो की प्रतिशतता की कार्यपद्धति में यार्ड की क्षमता संबंधी आंकड़ों में कुछ त्रुटियाँ पाई गई हैं, जिन्हें ठीक किया गया तथा कार्गो की क्षमता का संशोधित प्रतिशतता वाला हिस्सा 24% बैठता है, जिस पर भंडारण प्रभार लगेगा।

वीओसीपीटी ने पहले स्लैब के लिए (पहले 6 दिन) दर, 1.00 रु प्रति टन प्रति दिन पर, दूसरे स्लैब के लिए अगले 6 दिनों के लिए 1.62 रु प्रति टन प्रति दिन पर, एवं उसके बाद की अवधि के लिए 3.16 रु प्रति टन प्रति दिन पर प्रस्तावित की है। हालांकि पत्तन ने कार्गो की क्षमता का संकेत किया है, जिस पर भंडारण प्रभार आदि लगने की संभावना है, तथापि, उसे प्रस्तावित भंडारण दर निकालते समय, गिना नहीं गया है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित यूनिट भंडारण प्रभार, वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए द्वितीयकोण का अनुसरण करते हुए, संशोधित किया गया है, बशर्ते कि पूर्णांक रूप में अधिकतम टर्मिनल क्षमता को गिना जाए एवं वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का संशोधित अनुमान प्रस्तुत किया जाए तथा भंडारण प्रभार की संभावना वाले कार्गो की संशोधित क्षमता प्रस्तुत की जाए। इसके परिणामस्वरूप, भंडारण प्रभार पहले स्लैब के लिए 0.90 रु प्रति टन प्रति दिन अथवा पहले स्लैब के हिस्से के लिए है। बाद वाले स्लैबों के लिए दरें, वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विशेष दरें निश्चित की जाती हैं।

(च) विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा 1.30 रु प्रति टन पर निर्धारित की जाती है। विविध प्रभार में साफ-सफाई (झाझू लगाना), धूल-निवारण, पर्यावरण एवं प्रबंधन तथा सुरक्षा संबंधी उपायों आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।

- (छ) बर्थिंग सेवा से राजस्व संबंधी आवश्यकता 961.15 लाख रु० आती है, जैसा कि पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ भाड़े को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण ने पहले से यह निर्णय किया हुआ है कि अपफ्रंट बर्थ भाड़ा प्रभार को 'रूपयों' में ही केवल, उक्त कारणों से, अनुमोदित करेगा।

पत्तन ने माना है कि तांबा संकेन्द्रण, विदेश-गामी जलयानों द्वारा ले जाया जाएगा एवं तापीय कोयला, तटीय जलयानों द्वारा जलयान का जीआरटी, जो तापीय कोयला एवं तांबा संकेन्द्रण को ले जाएगा, पत्तन द्वारा 45750 एवं 22875 क्रमशः अनुमानित किया गया है।

यहाँ यह बताया जाता है कि औसत डीडब्लूटी, औसत जीआरटी एवं एनसीबी-III में तापीय कोयले के संचालन के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित तांबा संकेन्द्रण/रॉक फास्फेट लाने वाले जलयानों के लिए औसत पार्सल आकार, तांबा संकेन्द्रण, रॉक फास्फेट एवं औद्योगिक कोयले के साथ क्रमशः 75,000 टन, 40,000 टन, 60,000 टन है। उक्त टर्मिनल के लिए अपफ्रंट बर्थ भाड़ा प्रभार निकालने के लिए जलयान संबंधी इन प्राचलों पर दिनांक 23 जुलाई, 2010 के आदेश सं0टीएमपी/29/2010-टीपीटी मे विचार किया गया था। तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए एनसीबी-III बर्थ के लिए अनुमानित जलयान संबंधी प्राचल भी उसी स्तर के हैं। इन दोनों मामलों में अपनाए गए जलयान संबंधी उक्त प्राचलों की तुलना में वर्तमान प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने, तांबा संकेन्द्रण लाने वाले जलयानों के संबंध में जलयान का औसत डीडब्लूटी 37,000 टन, औसत जीआरटी 22,875 टन एवं औसत पार्सल आकार 33,000 टन का अनुमान लगाया है। उस श्रेणी के कार्गो के लिए पिछले प्रस्ताव में अपनाए गए प्राचलों की तुलना में इन प्राचलों के लिए अनुमान लगाने के जो कारण पत्तन द्वारा बताए गए हैं, वे तर्क की कसौटी पर खरे नहीं उतरते हैं, सिवाय इसके कि वे व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार हैं। एनसीबी-III एवं एनसीबी-III बर्थों के लिए अनुमानित 40,000 जीआरटी की तुलना में जलयान का जीआरटी 45750 टन अनुमान लगाने के लिए पत्तन द्वारा तापीय कोयले के लिए भी कोई कारण नहीं बताया गया है, जबकि तापीय कोयले के संचालन के लिए जलयान के अन्य सभी प्राचल इन सभी प्रस्तावों में एकसमान माने जाते हैं। इस सबध में पत्तन द्वारा कोई मनोषजनक जवाब प्राप्त न होने के कारण प्रस्तावित परियोजना के लिए बर्थ भाड़ा निकालने के लिए जलयान सबधी प्राचल, एनसीबी-III एवं एनसीबी-III बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपनाए गए स्तर को स्वीकार किया जाता है।

इस संशोधन के अध्यधीन वीओसीपीटी की कार्यप्रणाली को अपनाते हुए, बर्थ-भाड़ा, जो कि अपफ्रंट प्रशुल्क के अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के मामान्यत अनुरूप पाया गया है, विदेश-गामी जलयान (तांबा संकेन्द्रण) के लिए 0 5489 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा एवं तापीय जलयान (तापीय कोयले) के लिए 0 3293 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा आता है।

- (vii) कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएँ जैसे विदेश जाने वाले जलयान, तटीय जलयान, दिन, वीओसीपीटी के दरों के मान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप हैं तथा वीओसीपीटी के अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामले के अनुसार, अपफ्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित ‘सप्ताह’ की परिभाषा प्रासांगिक नहीं पाई गई है, अतः शामिल नहीं की गई है।
- (viii) 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित कुछ सामान्य शर्तें तथा अन्य महापत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान में समानरूप से निर्धारित शर्तें, प्रस्तावित टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं, जैसे कि प्राइवेट टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य तर्कसम्मत स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभारों की अदायगी प्रयोक्ता द्वारा नहीं की जाएगी, जलयान रखाना होने के लिए तैयार होने के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे बंद हो जाएगा, गलत सिगनल के लिए बर्थ दंड भाड़ा, जब आपरेटर पर आरोप्य कारणों से प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर आपरेटर द्वारा कार्गो को सुपुर्द न करने/कार्गो को जहाज पर लादने की स्थिति में न होने पर उस अवधि के लिए बंडारण प्रभार का उपार्जन न होना।
- (ix) प्रभारों को लगाने के लिए विश्वास किए जाने वाले दस्तावेजों से संबंधित प्रस्तावित एसओआर के अंत में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी सं0-2 एवं 4 प्रक्रियागत/प्रशासनिक मामले पाए गए हैं, अतः दरों के मान में निर्धारित नहीं किए गए हैं।
- (x) निशुल्क अवधि के प्रारंभ के बारे में कुछ शर्तों को निर्धारित करने के लिए वीओसीपीटी ने प्रस्ताव दिया है, जो पत्तन के एवं अन्य महापत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान के अनुरूप है।
- (xi) वीओसीपीटी ने एक शर्त प्रस्तावित की है कि आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग का नियमन, इस संबंध में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों तथा वीओसीपीटी के दरों के मान में अनुमोदित प्रावधानों के अनुसार होगा।

11.1 दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति से जुड़ी रहेगी किन्तु यह सीमा 1 जनवरी, 2008 एवं सबधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकाक (डब्लूपीआई) में परिवर्तन के 60% की सीमा तक रहेगी। प्रशुल्क सीमा का इस प्रकार से स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा सबधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष 31 मार्च तक लागू रहेगी। वर्तमान मामले में यह उपयुक्त एवं प्रासांगिक पाया गया है कि प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए माना गया डब्लूपीआई का आधार 1 जनवरी, 2011 निर्धारित किया जाए। इस संबंध में एक सामान्य टिप्पणी दरों के मान में निर्धारित की गई है।

11.2 दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 एवं 2.9.2 में यथा निर्दिष्ट, वाणिज्यिक संचालन प्रारम्भ करने से पूर्व प्राइवेट आपरेटर, दरों के मान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेंगे, जिसमें अनुमोदित उच्चतम दरे एवं शर्तों का विवरण होगा, जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत अपेक्षित है।

11.3 दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरों के मान में स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन तथा शर्तों के विवरण के संबंध में कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा तथा इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय आपरेटर पर बाध्यकारी होगा।

11.4 परियोजनाओं के लिए कार्यनिष्पादन सबधी मानक, स्पष्ट तौर पर बोली सबधी दस्तावेज में उल्लिखित होने चाहिए। प्राइवेट आपरेटर से यह आशा की जाती है, कि बोली दस्तावेज/रियायती करार में उल्लिखित कार्यनिष्पादन सबधी मानकों के अनुसार अवश्य निष्पादन करें।

11.5 प्राइवेट आपरेटरों के वास्तविक कार्यनिष्ठादान का अंकेक्षण (मॉनीटरिंग) इस प्राधिकरण द्वारा की जाएगी। यदि सेवा की गुणता (व्हालिटी) के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती हैं तो यह प्राधिकरण इस प्रकार के आरोपों की जाँच करेगा तथा उनके जाँच परिणाम वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि कोई कार्रवाई प्राइवेट आपरेटरों के खिलाफ की जानी है तो वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास, रियायती करार के सम्बद्ध प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई करेगा।

11.6 टर्मिनल में वाणिज्यिक सचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर प्राइवेट आपरेटर, वी ओ चिदम्बरनार, पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा, जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक एवं विनीय कार्यनिष्पादन की स्थिति होगी।

12. परिणाम के रूप में एवं उक्त दिए गए कारणों से तथा सामूहिक सद्विचारों के आधार पर, यह प्राधिकरण, वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास के एनसीबी-IV में तापीय कोथले एवं तांबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए अपक्रांत प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है, जो अनलग्नक-II के रूप में सत्रग्न है।

गनी जाधव अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/12/असा. 1]

उमनूलग्नाकृ-॥

दी. ओ. चिदम्बरनार पतन न्यास में यानिक थोक वर्षा (एनसीटी-१५) में लापीय क्रोधजे एवं तांत्रिक संक्षेपण से आपने प्रगति की जैविक

क्रम संख्या	विवरण	वार्षिकीय दृष्टि द्वारा उनके विनाफ़ 7 दिसेंबर 2011 के पर्याप्त प्रस्तुत संसोधित अनुमान	टीएमपी द्वारा संसोधित वीजोलीपीटी के अनुमान
I	अधिकतम धनम्		
(i)	अधिकतम पाठ धनम्		
(क)	नवयान के भ्रातार का हिस्सा		
	नेपालम्। नवयान की धनम् के निम्न संग्रहालय/गाँड़ इच्छाएँ के लिए 75000 डिक्कूरी ३५ (एस १) नेपालम्। नवयान की धनम् की शम्भार निम्न संग्रहालय/गाँड़ इच्छाएँ के लिए 75000 डिक्कूरी ६ (एस २)	-२%	72%
(ए)	वे गाँड़ नाने गाते काग्नीजन्तवा १००% मध्यान्तर दर (टोन में प्रति दिन) १	२८%	२८%
	75000 डिक्कूरी तक जलवायन के लिए नाने गाते गच्छालन न (तारीख कोयम् ८ लिए, दिन १)	५०००००	५०००००
	75000 डिक्कूरी तक जलवायन के लिए नाने गाते गच्छालन १००% मध्यान्तर दर (तारा गक्करा दे लिए, दिन २)	२२.००	२१.००
(ग)	अधिकतम पाठ धनम् कांगोला = $0.7 * ((\text{एस} 1 * \text{पी} 1) * (\text{एस} 2 * \text{पी} 2)) = 365$		
	तारीख के लिए अधिकतम पाठ धनम्	-३५८५००	7358400
	तारा रफ्क-द्वा के लिए अधिकतम पाठ धनम्	१८८८५००	१८८८५००
	अधिकतम पाठ धनम्	९१४९००५	९१४९००५
(ii).	अधिकतम याई धनम्		
(क)	पतन द्वारा उपलब्ध कराया गया याई का क्षेत्र (क)	तारीख २०८८/८१६०० एव तारा १५ दिन १५६६०	तारीख काला ५८००० एव तारा संकेत्त्र १६०००
(ए)	स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (पु.)	तारीख कोयले के लिए तांबा संकेत्त्र के लिए	100% 100%
(ग)	स्टैकिंग मात्रा प्रति दर्ता पीटर (टन) (पु.)		70% 70%
(घ)	प्लाट की वार्षिक न्यूमोर अनुमान (टन)		६.६०
		१०१५ करयन के लिए २५.६४ % तांबा मंकेत्त्र के लिए ३०	१०१५ करयन के लिए २८ घाँटा तारा नर्फ्फा के लिए ३०
(३)	अधिकतम याई धनम् दर्ता में = $0.7 * १०० * १५ * १००$ (तारीख कोयले के लिए)		7308323 7502880
	अधिकतम याई धनम् (दर्ता में) (गक्करा धनम् के लिए)		2170476 2217600
(च)	पूल अधिकतम पाठ धनम् (टन में)		9478799 9720480
(छ)	पूल अधिकतम याई धनम् (पालिय १ टन में)		9.48 9.72
(iii)	गविनत की अधिकतम धनम् भजिव १००% पाठ धनम् एवं अधिकतम संरेक्षण धनम् का निम्न मूल्य (मिलेवन टन में)		9.15 9.15

क्रम संख्या	विवरण	वीजोतीपीटी द्वारा प्रसारित दिनांक 7 विसंवार, 2011 के पद्धति के अनुसार प्रसारित संशोधित अनुमान	टीएमपी द्वारा संशोधित कीजोतीपीटी के अनुमान
<b>II.</b>	<b>पूर्ण लागत</b>	साल स्तर में साल स्तर में	
(i)	<b>पूर्ण संचालन प्रसारित</b>		
(क)	सिविल निर्माण लागत बर्ब एवं एवं पूर्ण प्रभार पूर्णपूर्ण लागत पर 3% आवधिस्थितारे एवं 7% परवेशण प्रभार कार्यगत ठेका कर (पूर्णपूर्ण लागत पर सिविल लागत के 65% पर 4%)	9435.00 943.50 245.31 पील 10623.81	9435.00 943.50 245.31 10623.81
(ख)	तापीय कोयला/तापीय संकेतन संचालन उपकारण जलसंग्रह अनलोडर (मानक 2 संख्या) वीजोतीपीटी ने 2 और अनलोडर प्रसारित किए हैं। रिक्षावर्ग (मानक 2 संख्या) वीजोतीपीटी ने हास उपकारण की परिवर्तना नहीं की है। इनका अनलोडर एवं ड्रॉप अनलोडर (मानक 1 सौ प्रत्यक्ष) वीजोतीपीटी ने सुविधा की परिवर्तना नहीं की है। स्टैकिंग (मानक - 2 संख्या) वीजोतीपीटी ने 2 स्टैकिंग एवं 1 मैट स्टैकर/स्टैकर प्रसारित किया है। केनो (मानक-2 संख्या) वीजोतीपीटी ने इस उपकारण की परिवर्तना नहीं की है। कम्पनीवर्क वे लोडर्स एवं डोपर्ट्स (मानक-4 संख्या) वीजोतीपीटी ने क्लॉट एवं लोडर्स 6 संख्या में प्रसारित किए हैं।	5600.00 0.00 0.00 2800.00 0.00 5687.00 180.00 जल स्तर 14267.00	5600.00 0.00 0.00 2800.00 0.00 5687.00 180.00 14267.00
(ii)	<b>विद्युत पौर एवं नियन्त्रण सिविल संस्थान</b>	2486.00	2486.00
(iii)	पूर्णपूर्ण लागत पर 3% की आवधिस्थितारे एवं 7% का परवेशण प्रभार	1675.30	1675.30
(iv)	कार्यगत ठेका कर (पूर्णपूर्ण लागत पर सिविल संबंधी लागत के 65% पर 4%)	435.58	435.58
		उप स्तर (ii से iv तक)	18863.88
(ग)	पैकेज (क) एवं (ख) पर 5%, सिविल कार्यगत ठेका कर शामिल नहीं है संचालन कार्यव्यवस्थाएँ के लिए कुल पूर्णपूर्ण लागत	1440.34 (क+ख+ग)	1440.34 30928.02
(ii).	<b>पौर लोडर लागत</b>	4000.00	4000.00
(क)	बर्ब की लागत	400.00	400.00
(ख)	आवधिस्थित लागत पर 3% आवधिस्थितारे एवं 7% परवेशण प्रभार	104.00	104.00
(ग)	कार्यगत ठेका कर (पूर्णपूर्ण लागत पर सिविल लागत के 65% पर 4%)	4504.00	4504.00
		(क+ख+ग)	
(iii).	<b>पौरफेनन की कुल पूर्णपूर्ण लागत</b>	35432.02	35432.02
III.	<b>इवलन लागत</b>		
(i)	<b>कार्यगत संचालन कार्यव्यवस्था</b>	अनुमान साल स्तरों में अनुमान साल स्तरों में	
	(६) विद्युत लागत - (1.4 घूर्णिट प्रति टन की दर पर *91.5 मिलियन टन*6 50 प्रति घूर्णिट) (हमारी गणना के अनुसार घूर्णिट दर 6. 87 स्तर के स्तर में, हाल ही के विज्ञान दिव के अनुसार, मानी गई है)	832.65	879.75
	(७) मरम्मत एवं रख-रखाव		
	विविस आविष्यों (विविस मरम्मत कर्तव्य पर 1%)	106.24	106.24
	यांत्रिक एवं विद्युत उपकारण संवर्धन संवर्धन ( यांत्रिक एवं विद्युत संबंधी कार्यों पर 7%)	1320.48	1320.47
	संग्रह (सकल रियर आस्तियों पर 1%)	309.28	309.28
	पूर्णपूर्ण		
	विविस मरम्मत आस्तियों 3.34%	354.84	354.84
	यांत्रिक एवं विद्युत संबंधी कर्तव्य 10.34%	1950.54	1950.52
	नाइटर्स फीस		
	नलफट प्रभार (33250 वर्ग मीटर पर 36.54 स्तर प्रति वर्ग मीटर/वार्ष *12) (भी नीति विजा-नि!नी! के अनुसार, हमारी कार्यव्यवस्था के अनुसार, नलफट लोडर के लिए घूर्णिट दर, घूर्णि के लिए विविस दर की 50% पर अनुमानित है।	145.79	51.61
	बारे द्वीप पर स्टेकार्ड (120840 वर्ग मीटर, दर 36.54 स्तर प्रति वर्ग मीटर नाल*12) उनके द्वारा यथा प्रसारित उनके प्रसारान् दिनांक 02.01.12 के अन्तर्वेदी गणना के अनुसार यह 1,26,000 के लिए मानी जाती है ताका घूर्णिट दर 25.87 स्तर प्रति वर्ग मीटर/वार्ष मानी जाती है।	561.43	391.15
	कार्यव्यवस्था वे लिए वे-लीव (23400 वर्ग मीटर पर 1.42 स्तर प्रति वर्ग मीटर वार्षिक)	0.33	0.33
	कार्यव्यवस्था फे लिए वे-लीव (3600 वर्ग मीटर पर 1.42 स्तर प्रति वर्ग मीटर वार्षिक)	0.05	0.05
	अन्य खर्च (आस्तियों के सकल मूल्य पर 5%)	1546.42	1546.40
	कुल प्रशासन लागत	7128.06	6910.65
<b>IV</b>	<b>एवलन संबंधी आवधिस्थितारे एवं प्रसारित प्रमुख</b>		
(i)	<b>कार्यगत संचालन प्रभार</b>		
	1. एवलन संबंधी आवधिस्थितारा का प्रभार	7128.06	6910.65
	(क) कुल एवलन लागत	4948.54	4948.48
	(ख) नियोजित कुली पर रिटर्न	12076.60	11859.13
	(ग) कार्यगत संचालन कार्यव्यवस्था से कुल एवलन संबंधी आवधिस्थितारा		
	2. एवलन संबंधी आवधिस्थितारा का प्रभार	11835.07	11621.95
	(क) एवलन प्रभार (एआरआर का 98%)	120.77	116.59
	(ख) पंडालं प्रभार (एआरआर का 1%)	120.77	116.59
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 1%)	12076.60	11859.13
	(घ) कार्यगत संचालन कार्यव्यवस्था से कुल एवलन संबंधी आवधिस्थितारा		

३. राजस्व प्रति टन दर			
(क) सवालन प्रभार (समेकित)			
• राजस्व संबंधी आवश्यकता (रु० लाखों में)	11835.07	11621.95	
समेकित सवालन प्रभार कारों-जा (रु० प्रति टन) विवेशी			
तापीय कोयला (100% तटीय)	115.80	113.72	
ताबा संकेन्द्रण (विदेशी कारों)	185.28	181.95	
(ख) चढ़ाण प्रभार			
राजस्व संबंधी आवश्यकता (रु० लाखों में)	120.77	118.59	
चढ़ाण प्रभार को आवश्यकता करने के लिए कारों का %	27.0%	24.6%	
कारों विस पर चढ़ाण प्रभार की आवश्यकता की समावृत्त हो (लाख टन)	24.62	21.95	
नियुक्त अधिक	10 दिन	10 दिन	
चढ़ाण प्रभार (नियुक्त अधिक के बाद)	दर प्रति टन प्रति दिन जबकि उसका विस्ता	दर प्रति टन प्रति दिन जबकि उसका विस्ता	
पहले ८ दिन	1.00	0.90	
अगले ८ दिन	1.62	1.46	
उसके बाद	3.16	2.85	
(ग) विविध प्रभार			
राजस्व संबंधी आवश्यकता (रु० लाखों में)	120.77	118.59	
सप्ताह (विविध रूप प्रति दिन)	9.15	9.15	
विविध प्रभार प्रति दिन	1.32	1.30	
(ii) बाटा प्रभार	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	
(क) बाटा प्रभार			
राजस्व संबंधी आवश्यकता			
प्राप्ति एवं अनुदान प्रभार (बर्च के लिए पूँजीगत लागत पर 1%)	45.04	45.04	
पूँजीगत	150.43	150.43	
बांगा (बर्च बाटा सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)	45.04	45.04	
उप घोग (क)	240.51	240.51	
(ख) नियोजित पूँजी पर रिटर्न 16% की दर पर	720.64	720.64	
बांगा सेवाओं से कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता (क+ख)	961.15	961.15	
बर्च बाटा प्रभार			
विदेश जाने वाला जलयान (तापीय कोयला) (दर प्रति जी आर टी प्रति घटा) रु० में	0.5979	0.5189	
तटीय जलयान (तापीय कोयला) (दर प्रति जी आर टी प्रति घटा) रु० में	0.1588	0.3243	

## संचालन प्रभारों की गणना को व्यापकीय वाला विवरण

दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव

कारों का वर्ग	कारों का डिस्ट्री	संचालन दर टनों में/हैनिक	संचालित किया जाने वाला कारों (टनों में)	कारों के कार्यकारी दिवस	कारों के कार्यकारी विवर का प्रतिशत	राजस्व आवश्यकता (लाख रु० में)	संचालित किया जाने वाला कारों वाला कारों	संचालित किया जाने वाला कारों वाला कारों	दर सप्ताह में प्रति दिन	दर सप्ताह में	दर सप्ताह में प्रति दिन
										विवेशी कारों के लिए	तटीय कारों के लिए
तापीय कोयला	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	8521.24	0	7358400	115.80	115.80	115.80
ताबा संकेन्द्रण	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3313.82	1788500	0	185.28	185.28	185.28
योग	100%		9146900	256	100%	11835.07	1788500	7358400			

## संचालन प्रभारों की गणना को व्यापकीय वाला विवरण

## टीएमपी द्वारा संशोधित

कारों का वर्ग	कारों का डिस्ट्री	संचालन दर टनों में/हैनिक	संचालित किया जाने वाला कारों (टनों में)	कारों के कार्यकारी दिवस	कारों के कार्यकारी विवर का प्रतिशत	राजस्व आवश्यकता (लाख रु० में)	संचालित किया जाने वाला कारों वाला कारों	संचालित किया जाने वाला कारों वाला कारों	दर सप्ताह में प्रति दिन	दर सप्ताह में	दर सप्ताह में प्रति दिन
										विवेशी कारों के लिए	तटीय कारों के लिए
तापीय कोयला	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	6367.80	0	7358400	113.72	113.72	113.72
ताबा संकेन्द्रण	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3254.15	1788500	0	181.95	181.95	181.95
योग	100%		9146900	256	100%	11621.95	1788500	7358400			

## बर्ध आड़ा परिणाम

दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के फॉर्म जंतर्गत वीजोसीपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्यपालि

क्रम सं०	विवरण	तापीय कोयला	ताचा सकेन्द्रण	योग
i.	औसत डीडब्लूटी	75000	75000	
ii.	जलाज-दिन का आउटपुट	40000	25000	
iii.	औसत जीआरटी	45750	22875	
iv.	औसत पार्सेट आकार	60000	33000	
v.	संचालित किया जाने वाला अनुमानित टन	7358400	1788500	9146900
vi.	बर्ध के दिनों की औसत संख्या	184	72	256
vii.	बर्ध के घटों की संख्या	4415	1728	6143
viii.	अनुमानित जलयानों की संख्या	123	55	178
ix.	कूल जीआरटी घटे	202032000	39528000	241460000
x.	गतरथ आवश्यकता			961.15
xi.	बर्ध आड़ा -विदेश जाने वाला जलयान			0.5979
	बर्ध आड़ा-तटीय जलयान			0.3588

विदेशी/तटीय जलयान दर के लिए कार्यप्रणाली	
39528000 × + 202032000 * 0.6 × =	961.15
39528000 × + 121219200 × =	961.15
विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.5979
तटीय जलयान की दर = 0.6 × विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.3588

## टीएएमपी की कार्यप्रणाली

क्रम सं०	विवरण	तापीय कोयला	ताचा सकेन्द्रण	योग
i.	आमते डीडब्लूटी	75000	75000	
ii.	जलाज-दिन का आउटपुट	40000	25000	
iii.	औसत जीआरटी	40000	40000	
iv.	औसत पार्सेट आकार	60000	60000	
v.	संचालित किया जाने वाला अनुमानित टन	7398400	1788500	9146900
vi.	बर्ध के दिनों की औसत संख्या (v/ii)	184.00	72.00	256
vii.	बर्ध के घटों की संख्या [24 × (vi)]	4416.00	1728	6144
viii.	अनुमानित जलयानों की संख्या (v/iv)	123	30	152
ix.	कूल जीआरटी घटे	176640000	69120000	245760000
x.	गतरथ आवश्यकता			961.15
xi.	बर्ध आड़ा -विदेश जाने वाला जलयान			0.5489
	बर्ध आड़ा-तटीय जलयान			0.3293

विदेशी/तटीय जलयान दर के लिए कार्यप्रणाली	
69120000 × + 176640000 * 0.6 × =	961.15
69120000 × + 105984000 × =	961.15
× = विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.5489
तटीय जलयान की दर = 0.6 × विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.3293

**अनुलग्नक-II**

**वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास**  
**एनसीबी-IV में तारीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची**

**1.1 परिभाषाएँ - सामान्य**

इस दरों के मान, वशर्ते कि संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ प्रवृत्त होंगी:

- (i) “तटीय जलयान” से आशय किसी ऐसे जलयान से है जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान तक केवल व्यापार में नियोजित हो, जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी तटीय लाइसेंस हो।
- (ii) “दिन” से आशय किसी एक दिन के प्रातः 06 00 बजे से प्रारंभ होने वाली अवधि एवं अगले दिन प्रातः 06 00 बजे समाप्त होने वाली अवधि।
- (iii) “विदेशी-गामी जलयान” से आशय किसी ऐसे जलयान से है, जो तटीय जलयान से भिन्न हो।
- (iv) “निशुल्क अवधि” से आशय उस अवधि से है, जिसके दौरान कार्गो को विलब शुल्क प्रभार/भूमि किराया से मुक्त भडारण की अनुमति होगी तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिन शामिल नहीं होंगे।

**1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- (i) जलयान की स्थिति, सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, जहाज द्वारा जारी उनके प्रमाण पत्र से जैसी कि धारण की जाएगी। जलयान से सबधित प्रभारों को लगाने के उद्देश्य से ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशी-गामी’ श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा, तथा कार्गो की किसी अधिक अवधि उसका मूल उद्भव, इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रकार से प्रासादिक न होगा।
- (ii) (क) भारतीय ध्वज वाला विदेश-गामी जलयान, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस हो, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशी-गामी जलयान, महानिदेशक, जहाज द्वारा जारी तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) इस प्रकार के परिवर्तन के मामलों में, जिस समय से जलयान, तटीय माल का लदान प्रारंभ करता है, उस समय से लदान पत्तन द्वारा तटीय दरे प्रभार्य होंगी।
- (घ) इस प्रकार के परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक कि जलयान, तटीय कार्गो प्रतिपादन कार्य पूरा नहीं कर लेता; उसके शीघ्र बाद, विदेश-गामी दरें, प्रतिपादन पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

- (ङ) भारतीय तटीय जलयानों के लिए, जिनके पास महानिदेशक, जहाज से प्राप्त तटीय लाइसेंस हो, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित न होगा।
- (iii) (क) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्ध आड़ा प्रभार, अन्य जलयानों के लिए तदनुस्तुपी प्रभारों से 60% से अधिक न होगा।
- (ख) तापीय कोयले से भिन्न सभी तटीय कार्गों के लिए कार्गों से संबंधित प्रभार, सामान्य कार्गों से संबंधित प्रभारों से 60% से अधिक न होगा।
- (ग) कार्गों से संबंधित प्रभारों के मामले में, जलयान के तट पर अतरण के लिए तथा घाट से/तक भडारण यार्ड तक/से, घाटशुल्क सहित, सभी सम्बद्ध सचालन प्रभारों पर रियायती दरें लगाई जाएँगी।
- (घ) विदेशी पत्तन से कार्गों, जो भारतीय पत्तन “क” में पहुँचता है, बाद में भारतीय पत्तन “ख” में यानांतरण के लिए पहुँचता है, पर रियायती प्रभार इसकी तटीय समुद्रीयात्रा के लिए लगाए जाएँगे। दूसरे शब्दों में, तटीय समुद्रीयात्रा के लिए अनुमति-प्राप्त जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पत्तनों को ले जाए जाने वाला कार्गों रियायत का पात्र होगा।
- (iv) सकल भार अथवा आयतन द्वारा मापन अथवा किसी एक मद की क्षमता की गणना करते समय, 0.5 तक के अंश 0.5 यूनिट के रूप में माने जाएँगे तथा 0.5 एवं उससे ऊपर के अंश एक यूनिट माने जाएँगे, बशर्ते कि जहाँ अन्यथा उल्लेख न हो।
- (v) विलंबित अदायगियों/वसूलियों पर ब्याज-
- (क) प्रयोक्ता, इस दरों के मान के अंतर्गत विलंबित अदायगियों पर दंड ब्याज देगा। इसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वसूलियों पर दंड ब्याज देगा।
- (ख) दंड ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्रमुख ऋण दर से 2% अधिक होगी।
- (ग) वसूलियों पर विलंब की गणना, सेवाओं के पूरा होने के दिन से केवल 20 दिन की अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा अदायगी में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों के प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन के लिए की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में प्रवृत्त न होगा, जहाँ प्रभारों की अदायगी अतिरिक्त रूप में दरों के मान में एक शर्त के रूप में निर्धारित है, वहाँ अदायगी, सेवाएँ प्राप्त करने से पूर्व की जाएगी।
- (vi) तैयार किए गए सभी प्रभार, बिल के पूर्ण योग पर, पूर्णांकों में बदले जाएँगे।
- (vii) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें, अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से छूट एवं रियायतें जमीनी स्तर की हैं। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह चाहे, कम दर ले सकता है तथा/अथवा अधिक छूट एवं रियायत दे सकता है।

- (ख) टर्मिनल आपरेटर यदि वह चाहे, दरों के मान में निर्धारित दरों के प्रतिपादन को नियमित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है, यदि इस प्रकार का युक्तिसंगत कार्य, प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट की दरें, अधिकतम स्तर से अधिक न हों, सहायता पहुँचाता है।
- (ग) टर्मिनल आपरेटर को इस प्रकार की दरों के प्रतिपादन को नियमित करने वाली शर्तों को युक्तिसंगत बनाने तथा/अथवा इस प्रकार की कम दरें जनता को सूचित की जानी चाहिए, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, टीएमपी द्वारा अधिसूचित की गई दरों से अधिक न होंगी।
- (viii) टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य विलंबों के लिए तर्कसंगत स्तर के बाद प्रयोक्ताओं को प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (ix) वसूली के लिए किसी दबे पर विचार नहीं किया जाएगा, जब तक कि वसूली जाने वाली राशि 100/- रु0 अथवा अधिक हो। इसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, कोई पूरक बिल प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रु0 अथवा कम है।

## 2. बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्रम सं०	जलयान	दर प्रति जीआरटी प्रसि घंटा अथवा उसका हिस्सा	
		विवेश-नामी जलयान (रूपयों में)	तटीय जलयान (रूपयों में)
1.	जलयान	0.5489	0 3293

### टिप्पणियाँ:

- (i) बर्थ भाड़े की गणना, उस समय से की जाएगी, जब जलयान बर्थ का अधिग्रहण करता है और जब तक बर्थ को खाली नहीं करता है।
- (ii) (क) जलयान समुद्रीयात्रा के लिए तैयार होने के समय के बाद बर्थ भाड़ा चार घंटे रुक जाएगा।
- (ख) बर्थ भाड़े पर रोक लगाने के लिए निर्धारित की गई 4 घंटे की समय-सीमा में, तरंगों की अनुकूल स्थितियों के न होने के कारण, खराब मौसम एवं रात्रि समुद्रीयात्रा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल न होगा।
- (ग) जलयान का मास्टर/एजेंट, तरंगों एवं मौसम की अनुकूल स्थितियों के अनुसार ही समुद्रीयात्रा की तैयारी का संकेत देगा।
- (iii) गलत सिगनल के लिए दंड बर्थ भाड़ा, 1 दिन के (24 घंटे) बर्थ भाड़ा प्रभार के बराबर होगा। “गलत सिगनल” से आशय यह होगा जब जलयान, इंजन के तैयार न होने के कारण बर्थ को खाली करने के लिए तैयार न हो, अथवा कार्गो संचालन पूरा न हुआ हो अथवा इसी प्रकट के अन्य कारण जो जलयानों से जुड़े हुए हों, तब जलयान तैयारी का संकेत देता है एवं इस अनुमान पर पायलट की मांग करता है। इसमें यह स्थिति शामिल नहीं है, जब जलयान प्रतिकूल तरंगों के कारण, रात्रि समुद्रीयात्रा के अभाव के कारण अथवा मौसम की प्रतिकूल स्थितियों के कारण जब जलयान समुद्रीयात्रा के लिए नहीं निकल सकता।”

## (iv) आउस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ भाड़ा प्रभार:

आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग के लिए दरे एवं शर्तें इस संबंध में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों द्वारा तथा वी० ओ० चिदम्बरनार पत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा नियमित होंगे।

- (v) बर्थ भाड़ा, उस अवधि के लिए नहीं लगाया जाएगा, जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण के टूट जाने अथवा बिजली के फेल होने अथवा अन्य कोई कारण जो टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य हो, के कारण लगातार एक घंटे अथवा अधिक की अवधि के लिए बर्थ पर खाली रहता है।

## 3. कार्गो संचालन प्रभार:

क्रम सं०	जिन्स	यूनिट	दर स्पष्टीय में	
			विदेशी	तटीय
(क)	तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	113.72	113.72
(ख)	तांबा संकेन्द्रण	प्रति मीट्रिक टन	181.95	109.17

टिप्पणियाँ:

उक्त निर्धारित कार्गो संचालन प्रभार, समेकित प्रभार है तथा इसमें जलयान से कार्गो की उत्तराई के लिए प्रभार, भंडारण के स्थल तक ले जाना, स्टैकयार्ड में भडारण 10 दिन-तक की निशुल्क अवधि के लिए ट्रकों/वैगनों पर लदान, घाटशुल्क एवं अन्य सभी विविध सेवाएँ, जो दरों के मान में विशेष रूप से निर्धारित न की गई हों, शामिल हैं।

## 4. भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रति दिन)

स्टैकयार्ड में, अनुमत निशुल्क अवधि के बाद, भंडारित कार्गो के लिए भडारण प्रभार निम्नलिखित होगा:

## (क) निशुल्क अवधि : 10 दिन

## (ख) भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि के बाद (प्रति टन/दैरिक)

पहले 6 दिन, निशुल्क अवधि बीतने के बाद	- 0.90 रु० प्रति टन प्रति दिन
अगले 6 दिनों के लिए	- 1.46 रु० प्रति टन प्रति दिन
उसके बाद	- 2.85 रु० प्रति टन प्रति दिन

टिप्पणियाँ:

- (i) निशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन की दृष्टि से सीमाशुल्क द्वारा अधिसम्भित छुटियाँ एवं टर्मिनल के गैर-कार्यकारी दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ii) कार्गो के आयात के लिए निशुल्क अवधि की गणना उस दिन से की जाएगी, जब जलयान से अतिम प्रतिपादन के पूर्व होने का दिन हो।

- (iii) कागो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेगा, जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य कारणों के परिणामस्वरूप टर्मिनल आपरेटर कार्गो की सुपुर्दगी/को बढ़ाने की स्थिति में न हो।

### 5. विविध प्रभार:

संचालित तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के लिए निम्नलिखित विविध प्रभार लागू होंगे:

क्रम संख्या	विवरण	दर प्रतिदिन अथवा उसका हिस्सा (रुपयों में)
(i)	सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार जैसे कि पर्यावरण एवं प्रबंधन, धाट पर कार्गो की साफ-सफाई (झाझू लगाना), सुरक्षा संबंधी उपाय आदि।	1.30

### 6. उक्त अनुसूची (2) से (5) तक के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमा को मुद्रास्फीति से जोड़ा जाएगा किन्तु संबंधित वर्ष की 1 जनवरी एवं 1 जनवरी, 2011 के बीच पड़ने वाले थोक मूल्य सूचकांक में विभिन्नता के 60% की सीमा तक केवल। प्रशुल्क सीमा का इस प्रकार का स्वतः समायोजन, प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा, संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रवृत्त होगी।

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 27th February, 2012

No TAMP/32/2011-VOCPT—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust for setting upfront tariff caps for handling thermal coal and copper concentrate at North Cargo Berth-IV in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified *vide* Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008, as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No TAMP/32/2011-VOCPT

V. O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

#### ORDER

(Passed on this 19th day of January, 2012)

This case relates to a proposal dated 2 July 2011 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of upfront tariff for handling bulk cargo viz. Thermal Coal and Copper Concentrate at North Cargo Berth-IV which is proposed to be developed on PPP mode.

#### 2.1. The highlights of the proposal are given below:

- (i). (a). The length of the proposed berth North Cargo Berth-IV is envisaged at 306 metres with a width of 22.90 metres. The berth is expected to handle vessels upto 12.80 metres draft (75,000 DWT vessels with an average parcel load of 60,000 tonnes.)
- (b). The total area proposed for stackyard is 12.80 hectares.

(ii). Optimal capacity:(a). Optimal quay capacity:

The optimal quay capacity is assessed at 9.15 million tonnes per annum adopting the following parameters:

- The share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing thermal coal is assumed at 72% and share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing copper concentrate is assumed at 28%.
- The unloading norms prescribed in the guidelines for panamax vessels is 35,000 tonnes per day. As against this, the VOCPT has considered the unloading rate of 40,000 tonnes per day for thermal coal and 25,000 tonnes per day for copper concentrate.

(b). Optimal Yard Capacity:

The optimal yard capacity is assessed at 9.57 million tonnes per annum as explained hereunder:

- The VOCPT has considered 58,000 square metres of area for stacking thermal coal and 16,000 square metres of area for stacking copper concentrate (i.e. total 74,000 square metres of area).
- As against the norm prescribed in the guidelines of 3 tonnes per square metres, the stacking factor considered by the VOCPT is 6.6 tonnes per square metres for thermal coal and copper concentrate.
- The turnover norm of the plot prescribed in the guidelines is 12 times in a year with free period prescribed at 25 days. The VOCPT has adopted the turnover of the plot at 28 for both thermal coal and copper concentrate and free period of 10 days.
- The optimal yard capacity calculated by the VOCPT is as follows:

Particulars	Thermal Coal	Copper Concentrate
A: Area of the yard	58,000 sq. mtr.	16,000 sq. mtr.
U: Capacity Utilisation level	70%	70%
Q: Stacking factor	6.6	6.6
T: Turnover ratio of plot in a year	28 Times	28 Times
Optimum Yard Capacity	7.50 MTPA	2.07 MTPA
Total Optimum Yard Capacity for Thermal Coal and Copper Concentrate	9.57 MTPA	

## (c). Accordingly, the optimal capacity of the terminal is assessed at 9.15 Million Tonnes Per Annum (MTPA) being lower of the quay and yard capacities for individual cargo as follows:

For Thermal Coal – Quay Capacity	-	7358400 Tonnes
For Rock Phosphates – Quay Capacity	-	1788500 Tonnes
Total Optimal Capacity	-	9146900 Tonnes

## (iii). The total capital cost is estimated at ₹355.00 crores. The break up of the capital cost is as below:

Sl. No.	Particulars	₹ in crores	Estimated Capital Cost
A.	Capital cost for handling activity		
(i).	Civil Work		
	(a). Berth apron and approaches	94.35	
	(b). 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	9.44	
	(c). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	2.45	
	<b>TOTAL</b>	<b>106.24</b>	
(ii).	Equipments		
	(a) Mechanical works	142.67	
	(b) Electrical works	24.86	
	(c) 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	16.75	
	(d). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	4.36	
	<b>TOTAL</b>	<b>188.64</b>	
(iii).	Miscellaneous cost (5% of i & ii above)	14.40	
	<b>TOTAL (i + ii + iii)</b>	<b>309.28</b>	
B.	Berthing activity		
	(a). Cost of the berth	40.00	
	(b). 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	4.00	
	(c). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	1.04	
	<b>TOTAL</b>	<b>45.04</b>	
	<b>TOTAL CAPITAL COST</b>	<b>354.32</b>	
	Rounded off to	<b>355.00</b>	

(iv). Estimation of Operating cost:(a). Cargo handling activities:

Sl. No	Particulars	Workings	₹ in lakhs
(i)	Power	1.4 unit/ tonnes * 9.15 MT * ₹6.50/ unit	832.65
(ii)	Repairs and Maintenance cost		
	(a). Civil assets	1% on ₹10624 lakhs	106.24
	(b). Mechanical and Electrical works	7% on ₹18864 lakhs (Mechanical and Electrical works)	1320.47
(iii).	Insurance	1% on gross fixed assets	309.28
(iv).	Depreciation		
	(a). Civil assets	3.34% on ₹10624 lakhs	354.84
	(b). Mechanical and Electrical works	10.34% on ₹18864 lakhs Mechanical and Electrical works	1950.52
(v).	License fee (rentals for land and other port assets)		
	(a). Water front charges Payable to the port	33250 sqm @ ₹8.00/ Sqm/ month x 12	31.92
	(b). Stackyard at Hare Island	128040 Sqm @ ₹6.40/ Sqm/ month x 12	98.33
	(c). Way Leave for conveyors in sea	23400 Sqm @ ₹1.42/ Sqm/ annum	0.33
	(d). Way Leave for conveyors in land	3600 Sqm @ ₹1.42 Sqm/ annum	0.05
(vi).	Other expenses	5% on gross fixed asset of ₹30928 lakhs)	1546.40
	<b>Total Operating cost for Cargo handling activity</b>	<b>6551.04</b>	

(b). Berth Hire:

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ In lakhs
(i).	Repairs and Maintenance cost	1% of construction of berth ₹4504 lakhs	45.04
(ii).	Depreciation	3.34% of ₹4504 lakhs	150.43
(iii).	Insurance	1% of ₹4504 lakhs	45.04
	<b>Total Operating cost for Berth hire</b>	<b>240.51</b>	

(v). Accordingly, the revenue requirement estimated by VOCPT is as follows:

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs)	
		For cargo handling activity	For berth hire
(i).	ROCE @ 16%	4948.48	720.64
(ii).	Operating cost	6551.04	240.51
(iii).	Total Revenue Requirement	11499.52	961.15

(vi). Apportionment of Annual Revenue Requirement (Handling activity):

Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement	
		%	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	98%	11269.53
(ii).	Storage Charges	1%	115.00
(iii).	Miscellaneous Charges	1%	115.00
	Total Revenue Requirement	100%	11499.52

(vii). The upfront tariff proposed by the VOCPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Berth hire charges:

Foreign-going vessel	-	₹0.549/ GRT/ hour
Coastal vessel	-	₹0.329/ GRT/ hour

(b). Cargo handling charges:

(Rate per metric tonne)		
Sl. No.	Commodity	Rate in ₹
1.	Thermal coal (100% Coastal)	110.27
2.	Copper Concentrate (100% Foreign)	176.43

(c). Storage charges:

The VOCPT has considered 5.94 MTPA will be cleared within free period assuming evacuation @ 18000 Tonnes Per Day. It has assumed 18% of cargo capacity will attract storage charge beyond free period as follows:

(i). Free period - 10 days

(ii). Storage charge (beyond free period):

Rate in ₹ per tonne per day or part thereof

First 6 days	-	1.00
Next 6 days	-	1.62
Thereafter	-	3.16

(d). Miscellaneous charges for environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. is proposed at ₹1.26 / tonne.

2.2. The VOCPT has also furnished a copy of the Feasibility Report and the list of Applicants to be consulted on the subject proposal.

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal was circulated to the users/ user organisations/ RFQ applicants (as per details furnished by the VOCPT) for seeking their comments. The copy of the feasibility report was also forwarded to all the concerned users/ user organizations/ RFQ applicants vide our letter dated 24 August 2011. The comments received from the users/ user organisations/ RFQ applicants have been forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT has furnished its comments on the points made by the users/ user organisations/ RFQ applicants.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT vide our letter dated 7 October 2011 was requested to furnish the information/ clarifications. The VOCPT vide its letter dated 14 November 2011 has furnished its reply on queries raised by us. A summary of the queries raised by us and reply furnished by VOCPT are tabulated below:

Sl. No.	Query raised by us	Reply of VOCPT
(i).	The two proposals filed by the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) with reference to upfront tariff for handling thermal coal and copper concentrate at North Cargo Berth IV and another proposal filed by the port vide its letter No.E(C)/F59/12/NCB-III/TAMP/PJT/2011/D 2186 dated 2 July 2011 for fixation of upfront tariff for handling thermal coal and rock phosphate at North Cargo Berth III seem to be almost identical in terms of physical features (length, draft of the berth), share of cargo in capacity calculation, optimal capacity except for some difference in the estimation of capital cost mainly on account of the conveyor cost. Since both the proposals are almost identical and the guidelines do not require upfront tariff fixation project-wise, the port may examine whether uniform rates for a standard terminal for handling thermal coal in combination with rock phosphate or with copper concentrate can be proposed.	Though thermal coal is handled in both berths NCB-IV & III, the other cargo copper concentrate and rock phosphate are different. The cargo configuration chosen is based on user demand and hence, separate rate for different cargo composition. It is for BOT operator to manage the rate. Hence the Authority may decide.
(i).	<b>Optimal capacity of the terminal:</b>	
	(a) Explain the basis for assuming that all vessels calling at the proposed terminal will be of panamax size. The VOCPT may confirm no capsized vessel is envisaged considering the capital expenditure proposed to be incurred by the port to deepen the channel to increase the draft of the port and recognising the long horizon of BOT project for 30 years.	The draft proposed (12.80 Mtrs.) can accommodate only Panamax vessels having a DWT of 75000 Tonnes. As there is no proposal to increase the draft for this area and hence, handling of Cape size vessels is not envisaged.
	(b). The basis adopted for determining share of capacity of thermal coal at 72% and share of capacity of copper concentrate at 28% may be explained.	The optimal Quay capacity with the handling rates proposed for the cargoes works out to 7.28MTPA as detailed in the Feasibility Report, out of which Copper Concentrate is 2MTPA. This works out to 28% of the Quay capacity.
	(c). The unloading norm prescribed in the guidelines for panamax vessels is 35,000 tonnes per day. As against this, the VOCPT has considered unloading rate of 40,000 tonnes per day for thermal coal. The basis for adopting the revised improved handling rate may be explained.	The rate of 400000 Tonnes per day had been considered as against 35000 Tonnes per day to maximize the annual through put and optimal utilization of the plot area which is already approved by TAMP for NCB-II.
	(d). The tariff guidelines of 2008 do not prescribe handling norms for copper concentrate. The VOCPT may, therefore, justify the handling parameter assumed by the port at 25,000 tonnes per day with reference to the capacity of the handling equipment and mechanised facilities envisaged to be deployed by the successful bidder.	The handling rate of 25,000 Tonnes per day had been considered for the same reason stated for coal. The equipment capacities had been designed to achieve this rate. This handling rate adopted for copper concentrate has already approved by the TAMP for the project Development of NCB-II at VOCOPT.
	(e). Para 3.9 of the proposal states that the total area of stack yard will be 12.80 hectares (1,28,000 square metres). However, for estimating the optimal yard capacity, 58,000 square metres of land for stacking thermal coal and 16,000 square metres for stacking copper	The specific area is for stacking of cargoes ONLY. The remaining area is utilized for equipment berms, conveyor galleries, peripheral roads etc. This is indicated in the layout drawings and the same is enclosed.

	concentrate (i.e. total 74,000 square metres) is considered. The usage plan for the remaining land may be indicated.	
(ii).	<b>Capital cost:</b>  (a). The upfront tariff guidelines stipulates list of civil works for coal unloading terminal such as berth apron and approach, stack yard, rail tracks for stacker, reclaimer, conveyor galleries, transfer tower, wagon loading station, etc. Some of the civil works prescribed in the normative list are not considered by the VOCPT in the capital cost estimation. The normative level of equipment for coal terminal includes ship unloaders, 2 reclaimers, 2 wagon loaders, 4 pay loaders etc. Whereas the VOCPT has proposed 2 grab unloaders, 1 stacker, 1 spreader and 6 front end loaders. The reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines both on civil works and equipment side may be explained.  (b). The basis of estimating the capital cost of berth apron and approaches at ₹94.35 crores may please be explained.	For the layout of the plots and the capacities proposed the numbers indicated are sufficient. Hence, the deviation from the TAMP guidelines.  As per TAMP guidelines, capital cost is estimated at ₹134.35 in the Feasibility Report. The capital cost of berth apron and approaches is worked out as ₹94.35 Cr. after deducting the berth construction cost of ₹40.00 Cr (134.35-40.00).
	 (c). Unit of cost stacker considered by VOCPT for NCB-IV is 16 crores whereas for the another identical proposal at berth no. NCB-III, the VOCPT has estimated the unit cost of stacker at ₹14 crores. The reasons for assuming different capital cost for this equipment may be explained.	The difference is due to the difference in reach of the Stackers. The reach of Stackers of NCB-IV is 42 Mtrs. and that for NCB III is 23 Mtrs. Two stacks of width 45 Mtrs are proposed for NCB IV and four stacks of width 25 Mtrs. are proposed for NCB-III
	 (d). The capital cost estimated in the upfront tariff calculation is based on the estimates furnished in the Techno Feasibility Report which is of November 2010. In fact the cost the grab unloader assumed at ₹28 crores per tonne is same as estimated by the VOCPT in its original proposal filed for coal handling terminal for NCB - II in August 2009. The VOCPT may consider to update the estimates of the capital cost to reflect the prevailing market rate.	The capital cost considered is as per feasibility report.
	 (e). The Feasibility Report does not contain any documents validating the estimates of the capital cost. Furnish copies of supporting documents/ calculation/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates of both civil and equipment cost.	The estimates are based on information collected from various sources.
(iii).	Para 7.4. of the Techno Feasibility Report states that evacuation of copper concentrate is proposed by trucks and hence no special system is envisaged. As regards thermal coal, it is proposed to be evacuated by rail. Whilst the civil cost to the tune of ₹1.50 crores towards hardening the wagon unloading area is considered in the capital cost, the VOCPT has not considered the capital cost of the equipment relating to reclaiming and wagon loading system citing that it is contemplating to engage a separate agency for evacuation of thermal coal by rail. In this regard the following points may be clarified:	

	(a). Explain specific reasons, if any, for excluding the rail related service (for thermal coal) from the composite service otherwise proposed to be provided by the successful BOT operator.	Port has already formulated a separate PPP project for Integrated coal loading facility at island' for evacuation of Thermal coal through railway. Hence, the rail related service is excluded.
	(b). If the rail evacuation is proposed by a separate agency, clarify who will be finally responsible for the rail related service as it will also have impact on the productivity of the terminal.	Port considered the evacuation rate of this project and other PPP projects (NCB-II and NCB-IV). Accordingly the scope of work has been fixed for integrated coal loading facility.
	(c). Clarify the tariff arrangement envisaged for rail service and also whether there will be any revenue sharing arrangement between the successful bidder of this terminal and the new service provider expected to provide the rail related services.	Separate upfront tariff will be fixed for rail service.
	(d). As stated earlier civil cost relating to the hardening the wagon unloading area is considered in the estimation of capital cost. Since copper concentrate is expected to move by road and will not avail the service of wagon loading station, suitable adjustment may have to be done in the upfront tariff calculation to that extent so that this cargo is not burdened with the capital cost not relevant for its handling.	In the capital cost estimate a provision is made for hardening of wagon loading area for Thermal coal only.
	(e). If rail movement of thermal cargo forms part of the integrated service to be offered by the BOT operator of the terminal, then suitable adjustment may be made in the proposal to reckon relevant cost items and separate handling rate may be proposed for rail bound cargo which may be derived based on the relevant cost of investment and operations for cargo.	Initial assumption is movement by road for all cargoes. Later, the same will be moving through rail also. Hence, no adjustment is required.
(iv).	<b>Operating cost:</b>	
	(a). Confirm the unit rate of power considered at ₹50 per unit is prevailing rate and substantiate with copy of recent electricity bill.	Yes. Copy enclosed for confirmation.
	(b). Licence fee:	
	(i). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land and assets is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports. Please confirm that the rates adopted for estimation of license fee is in line with the existing rates prescribed in the Scale of Rates of the VOCPT giving reference of the relevant schedule.	Yes. It is confirmed that the lease rent adopted is as per Scale of Rates of VOCPT.
	(ii). It is observed that license fee for water front is estimated by the VOCPT adopting the licence fee of ₹8 per sq. meter per month prescribed in its SOR for storage of cargo within the security wall. As per the Land Policy Guidelines for Major Ports 2010 issued by the Ministry of Shipping, license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. Please confirm the unit rate adopted by the VOCPT for water front area is the rate applicable for the land abutting the water front proposed to be allotted. Further, as per the Government guidelines, the VOCPT may consider to modify the estimation of lease rental for the water front area applying 50% of the license fee of the abutting land.	The clause referred 50% of the license fee for water area comes under clause 6.2.2.3(k) of land policy for Major Ports 2010 for outside customs bound areas. However, the subject license lies under 6.1 hence 50% of license fee for water front areas is not applicable.

	Flowing from the Land Policy Guidelines of Major Ports 2010 stipulating that the license fee for water area has to be 50% of the license fee for the abutting land, please explain why the same principle cannot be extended for conveyors proposed over the sea and apply 50% of the applicable way leave charges for same.																					
(v).	The average DWT, average GRT and average parcel size for vessels bringing copper concentrate/ rock phosphate assumed by the port for handling this cargo in combination with thermal coal at NCB-II is 75,000 tonnes, 40,000 tonnes, 60,000 tonnes respectively. These vessel parameters were considered by the Authority vide Order No.TAMP/29/2010-TPT dated 23 July 2010 for arriving at the berth hire charge for the said terminal. As against the above vessel parameters adopted in that case, the VOCPT in the current proposal has assumed the average DWT of vessel at 37,500 tonnes, average GRT at 22,875 tonnes and average parcel size at 33,000 tonnes in respect of vessels bringing copper concentrate. The reasons for assuming these parameters lower than the parameters adopted in the former proposal for the same cargo category may be explained. Incidentally, the vessel parameters assumed for thermal coal vessels are the same in the two proposals.	The vessel parameter for copper concentrate adopted in this proposal is as per feasibility report.																				
(vi).	(a). The berth hire rate calculated by the VOCPT in the berth hire calculation shows the rate for copper concentrate (foreign going vessel) at ₹0.68 per GRT per hour and ₹0.34 per GRT per hour for thermal coal (coastal vessel) whereas the berth hire proposed in the Scale of Rates shows a different rate i.e. ₹0.549 per GRT per hour for foreign going vessel. At the rate proposed in the Scale of Rates, the estimated revenue requirement from the berth hire is not met. The VOCPT may, therefore, re-compute the berth hire calculation as done in various upfront tariff Orders. The effect of concessional tariff applicable for coastal vessel may be reckoned in the revenue model to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level.  (b). The ratio of foreign and coastal cargo in respect of thermal coal and copper concentrate may please be indicated. Effect of coastal cargo entitled for coastal concession may be considered while arriving at the handling rate as well. If no coastal cargo/ vessel is envisaged, it may be stated explicitly.	<p>The berth hire indicated in the scale of rate contains typographical error. This has been corrected as below:</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="4">(Per GRT in ₹)</th> </tr> <tr> <th colspan="4">Rate per GRT per hours or part thereof</th> </tr> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Vessel status</th> <th>Copper concentrate</th> <th>Thermal coal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Foreign</td> <td>0.68</td> <td>0.57</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Coastal</td> <td>0.41</td> <td>0.34</td> </tr> </tbody> </table> <p>As far as thermal coal is concerned, all cargo to be handled are coastal cargo. Hence, there is no ratio for coastal cargo. As far as copper concentrate is concerned, it is considered as foreign cargo.</p>	(Per GRT in ₹)				Rate per GRT per hours or part thereof				Sl. No.	Vessel status	Copper concentrate	Thermal coal	1.	Foreign	0.68	0.57	2.	Coastal	0.41	0.34
(Per GRT in ₹)																						
Rate per GRT per hours or part thereof																						
Sl. No.	Vessel status	Copper concentrate	Thermal coal																			
1.	Foreign	0.68	0.57																			
2.	Coastal	0.41	0.34																			
(vii).	Incorporate the general note that the users shall not be required to pay for charges for delays beyond reasonable level for the reasons attributable to the terminal operator.	Yes agreed to.																				
(viii).	The note number 1 proposed at page 18 of the proposed SOR may be elaborated to include the list of services included in the composite cargo handling charge proposed under Schedule 3 Cargo Handling Charges and also state that it shall cover all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the SOR.	SOR is very clear.																				

(ix).	The note numbers 2 and 4 mentioning about the documents to be relied upon for levy of charges are procedural/ administrative matters and hence need to be prescribed in the Scale of Rates. Even the SOR (upfront) approved by the Authority for handling thermal coal with other bulk cargo at NCB-II do not prescribe these conditions.	It refers to maintain status of coastal/foreign as certified by Customs.																																						
(x).	(a). The average dwell time assumed by VOCPT for each of the cargo items while estimating the cargo capacity likely to attract storage charge may be indicated.	The average dwell time of different categories of cargo are as follows: <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Sl. No.</th> <th rowspan="2">Description</th> <th colspan="2">2008-09</th> <th colspan="2">2009-10</th> <th colspan="2">2010-11</th> </tr> <tr> <th>Import</th> <th>Export</th> <th>Import</th> <th>Export</th> <th>Import</th> <th>Export</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Dry bulk</td> <td>10 days</td> <td>Nil</td> <td>10 days</td> <td>Nil</td> <td>10 days</td> <td>Nil</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Break bulk</td> <td>3 days</td> <td>Nil</td> <td>3 days</td> <td>Nil</td> <td>3 days</td> <td>Nil</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Liquid bulk</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Description	2008-09		2009-10		2010-11		Import	Export	Import	Export	Import	Export	1	Dry bulk	10 days	Nil	10 days	Nil	10 days	Nil	2	Break bulk	3 days	Nil	3 days	Nil	3 days	Nil	3	Liquid bulk	—	—	—	—	—	—
Sl. No.	Description	2008-09			2009-10		2010-11																																	
		Import	Export	Import	Export	Import	Export																																	
1	Dry bulk	10 days	Nil	10 days	Nil	10 days	Nil																																	
2	Break bulk	3 days	Nil	3 days	Nil	3 days	Nil																																	
3	Liquid bulk	—	—	—	—	—	—																																	
	(b). The basis for assuming 14.3% of cargo will attract storage charge is not explained in the proposal. In fact, based on the evacuation rate of 18,000 tonnes per day for 330 days indicated in the upfront tariff calculation, the cargo capacity expected to be cleared within free days computed by VOCPT is 5.94 million tonnes. This means the remaining cargo capacity i.e. 9.15 MTPA - 5.94 MTPA = 3.21 MTPA will attract storage charge. In terms of percentage it comes to 35% and not 14.3% assumed by the VOCPT.	The 14.3% of cargo attracting storage charges is adopted as approved by the TAMP for the NCB-II project at VOCPT.																																						
	(c). The Techno Feasibility Report states that the evacuation of thermal coal by rail will be at the rate of 20,000 tonnes per day. Though nothing is mentioned about the evacuation rate of copper concentrate, in the another almost identical proposal the port has indicated the evacuation of rock phosphate by truck will be 6,000 tonnes per day. Since the VOCPT has assumed the annual turnover of copper concentrate at 28 at par with thermal coal, the evacuation rate of copper concentrate needs to be improved suitably. The evacuation rate of the cargo items and the average dwell time of individual cargo may be captured while calculating the storage charge.	In the Techno Feasibility report it is clearly mentioned considering the possible users of the facility and their location, the following modes of evacuation has been considered viz. Thermal coal will move by rail and copper concentrate will move by road. Accordingly, the evacuation rates are assumed as 20,000 TPD for Thermal coal and 6000TPD for Cooper concentrate.																																						
	(d). The computation of storage charge may be reviewed and modified in light of the above observation.	No reply.																																						

5.1. A joint hearing in this case was held on 16 November 2011 at the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) premises. The VOCPT made a power point presentation of its proposal, its response to comments of the users/prospective bidders and queries raised by the TAMP. At the joint hearing, VOCPT and the concerned user/organization bodies have made their submissions.

5.2. It was agreed at the joint hearing that the VOCPT would take action on the following points:

- (i). The port concedes that some calculation errors have crept in the proposal in regard to the proposed rates of berth hire and storage charges. In response to the observation made by some of the prospective bidders, the port agreed to review the dwell time considered in the calculation of capacity. The proposal may be rectified and resubmitted.
- (ii). It was brought out at the joint hearing that the lease rentals considered in the calculation are reportedly based on the Scale of Rates and that the port has not considered the correct lease rentals applicable for the land to be leased out and instead relied upon the storage charges / license fee for storage of cargo prescribed in its scale of rates. The lease rentals for the port estate are overdue

for revision since July 2007. In this context, the port informed that land valuation has already been done and a separate proposal in this regard will be submitted shortly. The port was advised to revise the upfront tariff calculation by considering the updated lease rentals.

(iii). The Port has submitted two proposals for fixing upfront tariff for NCB-III and NCB-IV. The productivity levels, configuration of the terminal facilities and optimal capacity are more or less similar except for a difference in the length of conveyor connecting the quay side of the storage yard. Consequently, a difference arises in the estimated capital cost and only on this account the upfront tariff proposals are different for these two projects. In this regard, the guidelines position requiring tariff to be set for a commodity which will apply to all projects to be bid out subsequently during the next five years, has been brought to the notice of VOCPT. The Port was advised to revisit its proposals and furnish a detailed analytical note as to why a single upfront tariff for both of NCB-III and NCB-IV should not be fixed.

5.3. At the joint hearing, the VOCPT was advised to submit its revised proposal by 26 November 2011 taking into consideration the above mentioned points and simultaneously circulate its revised proposal to the concerned users / prospective bidders advising them to furnish their comments within 5 days to TAMP and VOCPT. The VOCPT was also requested to furnish its comments on the points made by the users and prospective bidders on the revised proposal which circulated by VOCPT.

6.1. With reference to the points discussed at the joint hearing, the VOCPT vide letter dated 7 December 2011 has furnished the requisite information/ clarifications as summarised below:

- (i). In the revised proposal, lease rent is estimated adopting the unit rate at ₹36.54/sq.mtr. per month based on port's earlier proposal. (It may be noted that during the advanced stage of processing this case the VOCPT vide its letter No.E(C)-38/2/2006-EST/D dated 2 January 2012 has filed a fresh proposal for revision of lease rental based on valuation of land done in July/ August 2011.)
- (ii) The Port's separate proposal for NCB - III & IV are due to difference in Capital Cost elements especially difference in conveyor length and difference in equipment like stackers and electrical equipments like transformers. Hence, separate proposal for NCB-II and NCB-IV may please be considered for approval.

6.2. The VOCPT has furnished the revised proposal for upfront tariff fixation based on the discussions at the joint hearing. The main points/ modifications made by the VOCPT in the revised proposal are given below:

- (i). In the original proposal, quay capacity and yard capacity were assessed at 9.15 Million Tonnes and 9.57 Million Tonnes. In the revised proposal, the area of yard for stacking thermal coal is considered at 61,600 sq. mtrs. (58,000 sq. mtrs. in the original proposal) and for copper concentrate at 15,660 sq. mtrs. as against (16000 sq. mtrs. assumed in the original proposal). Consequently, the yard capacity stands revised to 9.48 Million Tonnes. The quay capacity of 9.15 Million Tonnes being the limiting factor, the VOCPT has pegged the optimal terminal capacity at 9.15 Million Tonnes.
- (ii). The port has stated that based on interim land valuation report the rates comes to ₹11.94 per sqm. per month. The port, however, has estimated lease rental adopting the rate already proposed by them in the earlier revised proposal at ₹36.54 per sq. mtr. per month. The lease rent estimated at ₹31.92 lakhs and ₹98.33 lakhs towards water front charges and for stackyard at Hare Island respectively is revised to ₹145.79 lakhs and ₹561.43 lakhs respectively.
- (iii). The revised Annual Revenue Requirement for cargo handling activity estimated by VOCPT is as given below:

(₹ in lakhs)		
Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity
(i).	ROCE @ 16%	4948.54
(ii).	Operating cost	7128.06
(iii).	Total Revenue Requirement	12076.60

(iv). The revised apportionment of Annual Revenue Requirement (Handling activity):

Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement	
		%	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	98%	11835.06
(ii).	Storage Charges	1%	120.77
(iii).	Miscellaneous Charges	1%	120.77
	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>100%</b>	<b>12076.60</b>

(v). The upfront tariff proposed by the VOCPT to meet the estimated Annual Revenue Requirement is as follows:

(a). Berth hire charges:

Foreign-going vessel	-	₹0.597/ GRT/ hour
Coastal vessel	-	₹0.358/ GRT/ hour

(b). Cargo handling charges:

Sl. No.	Commodity	(Rate per metric tonne)	
		For Foreign cargo	For Coastal cargo
1.	Thermal Coal	115.80	115.80
2.	Copper Concentrate	185.28	111.17

(c). Storage charges:

(i). Free period - 10 days

(ii). Storage charge (beyond free period):

Rate in ₹ per tonne per day or part thereof		
First 6 days	-	1.00
Next 6 days	-	1.62
Thereafter	-	3.16

(d). Miscellaneous charges for environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc is proposed at ₹1.32 / tonne.

7. Some of the user organisations have furnished further comments after the joint hearing. The comments received from them were forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT has not furnished any comments on the additional points made by the user associations

8.1. The VOCPT has subsequently vide its letter dated 5 January 2012 explained that the stacking area for thermal coal and copper concentrate considered in the revised calculation is as per the layout of stack yard length 660m and width of 194m at NCB-IV whereas for North Cargo Berth-III the layout is 700 mtr. length \* 180 mtrs. width. Thus according to the lay out the stack yard for thermal coal is envisaged 61,600 Sq. Mtrs. and 15660 sq. mtrs. for Copper Concentrate. It has stated that stack yard envisaged for North Cargo Berth-IV is slightly more than stack yard for North Cargo Berth-III considering the topography of the area allotted and respective width available after exhausting the land proposed to be allotted for NCB-III. Therefore, it has requested to consider the stack yard as per the revised calculation. It may be stated here that the overall area proposed to be allotted is maintained at 1.28 hectares as envisaged in the original proposal.

8.2. It has also clarified that license fee for land adopted at ₹36.54/Sqm/month in the revised calculation dated 7 December 2011 is based on the earlier revised proposal filed by the VOCPT for revision of lease rent proposed at ₹438.51 per sq. mtr. per annum for commercial

purpose (Port related – Zone A). However, it has now submitted fresh proposal dated 2 January 2012 for fixation of lease Rent based on valuation of land obtained from the approver wherein the lease rent is ₹286.85 per sq. mtr. per annum applicable for Zone A (Port related - Commercial purposes with effect from 1.7.2007). It has, therefore, requested to consider the lease rent at ₹23.90 per sq. mtr. per month instead of ₹36.54 per sq. mtr. per month furnished to the Authority for calculation of License Fee for NCB - III and NCB - IV berth.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal filed by V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is to fix upfront tariff cap for handling thermal coal and copper concentrate at North Cargo Berth (NCB) - IV which is proposed to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The port has simultaneously filed a separate proposal for handling thermal coal and copper concentrate at berth number NCB - III.

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed would apply at to all terminals bid out subsequently in the same port during next five years for handling identical commodity or for providing similar services. Bringing out the above guideline position, the port was advised to revisit its proposals and furnish a detailed analytical note whether a single upfront tariff can be fixed for both NCB-III and NCB-IV berths as productivity levels, configuration of the terminal facilities and optimal capacity of the two proposals filed by the VOCPT are found to be more or less similar.

The port has explained that though thermal coal proposed to be handled at both NCB-III & NCB-IV berths is the same, the other cargo viz. rock phosphate and copper concentrate proposed to be handled are different and the cargo configuration chosen is based reportedly on users demand. It has further submitted that the estimation of capital cost for the two projects also differ due to difference in conveyor length and difference in a few equipment like stackers and electrical equipment like transformers. The port has insisted on prescribing upfront tariff for the two proposals separately. It may be stated here that the difference in the total capital cost of the two projects for variations cited by the VOCPT is ₹65.50 crores i.e. the capital cost estimated for NCB-III is 18% higher than the capital cost estimated for NCB-IV berth. This will have a significant impact on the tariff to be determined. That being so, this Authority is inclined to consider the request made by the port and proceed to prescribe separate tariff for the two projects NCB-IV and NCB-III (which is being processed as a separate case).

- (ii). The proposal generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting. Deviations proposed in some of the norms/ parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

**(iii). Optimal Terminal Capacity:**

**(a). Optimal Quay Capacity:**

- (i). The share of capacity of panamax vessels handling thermal coal and copper concentrate is assumed at 72% and 28% respectively. The share of cargo capacity furnished by the port which is reportedly based on the feasibility report is relied upon.
- (ii). Some of the bidders have sought to consider handy max vessel also instead of assuming 100% vessels of panamax category. The port has confirmed that the proposed berth is designed to handle Panamax vessels of 75000 DWT and its assumption is supported by the Feasibility Report. The draft of the proposed

berth is envisaged to be 12.80 mtrs. and it is in the process of dredging the basin and berths to enable berthing of vessels with 12.8 mtrs. draft to accommodate Panamax vessels. It may be stated here that upfront tariff fixation for handling of coal in combination with rock phosphate and copper concentrate at North Cargo Berth-II also relied upon the assumption of panamax vessel to call at the said proposed berth.

(iii) The upfront tariff guidelines for coal handling terminal prescribe the unloading norms for coal terminal for panamax vessels at 35,000 tonnes per day. The guidelines do not prescribe separate productivity norms for copper concentrate. The VOCPT has considered the handling rate of 40000 tonnes per day for panamax vessels carrying thermal coal and 25000 tonnes per day for panamax vessels carrying copper concentrate.

With reference to the point made by some of the prospective bidders to reckon the handling rate as per the norms, the port has clarified that higher norms are adopted for thermal coal with a view to achieve higher efficiency and optimal utilization of facilities.

As regards copper concentrate, the port has confirmed that the equipment proposed to be deployed are capable of achieving the productivity rate assumed in the calculation.

It may be stated here that the handling (unloading) rate of 40000 tonnes / days adopted for thermal coal and 25000 tonnes per day for copper concentrate is same as proposed by the VOCPT for NCB-II berth which has been considered while determining the upfront tariff for that terminal approved vide Order No.TAMP/29/2010-TPT dated 23 July 2010.

Accordingly the optimal quay capacity of the proposed terminal is considered at 9146900 tonnes/ annum as assessed by the port.

(b). Optimal Yard Capacity:

(i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. The port envisages allotment of total land area of 12.80 hectares of land. In the initial proposal, the VOCPT envisaged to allot 58000 sq. mtrs. for stacking thermal coal and 16000 sq. mtrs. of area for copper concentrate. In the revised calculation furnished on 7 December 2011, the VOCPT has considered allotment of 61,600 sq mtrs for stacking thermal coal and 15660 sq. mtrs. of area for copper concentrate summing to 77260 sq. mtrs. of area for stacking purpose as against 74,000 sq. mtrs. proposed in the original proposal. The remaining area proposed to be allotted is for locating equipment, Berms and Peripheral roads, etc.

The VOCPT has clarified that staking area proposed in the revised calculation is as per the layout of stack yard and that stack yard envisaged for North Cargo Berth-IV is slightly more than stack yard for North Cargo Berth-III considering the topography of the area proposed to be allotted after exhausting the land proposed to be allotted for NCB-III. It has, therefore, requested to consider the stack yard as per the revised calculation furnished by them.

It may be stated here that the two projects NCB-III and NCB-IV are almost identical in terms of project facility, stacking factor, and plot turnover considered in the original proposal. In fact for NCB-III berth where the conveyor length envisaged is longer than the NCB-IV berth, the stacking area envisaged for thermal coal is 58000 sq. mtrs. and for rock phosphate at 16000 Sq. mtrs. and total area proposed to be allotted to 12.60 hectares. It is not necessary to burden the users

with increased tariff by assuming longer storage of cargo at the terminal. Moreover, if stacking area as considered by the VOCPT is adopted maintaining the plot turnover and stacking factor as assumed in the original proposal then it artificially leads to increasing the optimal yard capacity to 10.14 Million tonnes widening the gap between the optimal quay and the yard capacity. In our analysis, the stacking area for thermal coal and copper concentrate is adopted at 58000 sq. mtrs. and for rock phosphate at 16000 sq. mtrs. as adopted for NCB-III berth and considered by the VOCPT in the original proposal in this case. This will not have any effect on the optimal capacity and estimated capital cost assessed by the port.

Since, the port has considered the exact stack area it has not applied 70% utilisation factor on it to determine the yard capacity. This is in line with the approach followed for determining the optimal yard capacity of NCB-II berth

(ii).

Stacking Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The VOCPT has considered the stacking factor at 6.6 tonnes per square metre for thermal coal as well as copper concentrate.

M/s.Sterlite Ports Limited have raised objection on exceeding the stacking norms prescribed in the guidelines and requested to consider it at 3.5 tonne per sq. mtr. While processing the NCB-II proposal, the port had reported that stacking factor of 7.6 tonne/ sq. mtr. for thermal coal which has already been achieved in the past. Moreover, the stacking factor assumed in the current proposal is same as approved while determining the upfront tariff for NCB-II berth for handling thermal coal, industrial coal in combination with rock phosphate and copper concentrate. When the stacking factor of 7.6 per tonne per sq. mtr. is already achieved in the past at the VOCPT, the request made by M/s.Sterlite Ports Limited to consider stacking parameter at reduced level of 3.5 per tonne per sq. mtr. does not merit consideration.

Incidentally, M/s.Sterlite Industries Limited while processing the proposal for fixation of upfront tariff for NCB-II had suggested that considering the weighted average density of other bulk cargo is comparable to the density of thermal coal, stacking factor for other bulk cargo viz. rock phosphate and copper concentrate and industrial coal may also taken as 6.6 tonnes/ sq. mtr. the same as the stacking factor considered for thermal coal. The point made by M/s.Sterlite Ports Limited in this proceeding contradicts the submissions made in the other case of VOCPT for NCB-II berth.

Stacking factor considered while determining upfront tariff for coal terminal at Visakhapatnam Port is also 6 tonnes/ sq. mtr. for coking coal. Stacking factor of 6.6 tonnes/ sq. mtr. considered by the port which is same as considered while determining upfront tariff for NCB-II berth is adopted in the upfront tariff calculation.

(iii).

Plot turnover:

The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12. The VOCPT had initially considered plot turnover of 28 for thermal coal and 30 for copper concentrate. In the

revised working, the plot turn over norm for thermal coal is reduced to 25.68.

M/s.Sterlite Ports Limited have expressed doubt on achieving the turn over factor of plot assumed by the port and are of the view that it should be considered as per norms or at the level of at 12 to 14 plot turn over in a year.

The port has furnished working in support of revised annual plot turnover of 25.68 and 30 assumed by it for thermal coal and copper concentrate respectively. The reduced turn over for thermal coal in the revised working arises as the port has considered increase in the stacking area. It is notable that plot turnover considered for coal terminals in Visakhapatnam Port Trust and Paradip Port Trust is 30 and the parameter considered by VOCPT originally at 28 was closer to that. In fact the plot turnover assumed for thermal coal for NCB-II and NCB-III berths is also same at 28. Hence, this Authority is not inclined to consider the reduced plot turn over proposed by the port for NCB-IV when stacking factor and other parameters are assumed same as for NCB-III berth. The plot turn over for thermal coal is thus considered at 28 as considered by the port in the original proposal. This modification, however, does not have any impact on the optimal capacity as yard capacity is not a limiting factor in this case.

(iv). The optimal yard capacity of the terminal for handling thermal coal and copper concentrate adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 10139052 Tonnes Per Annum.

(c). **Optimal Terminal Capacity:**

The optimal capacity for handling thermal coal and copper concentrate is considered at 9146900 tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. quay and yard in the calculation of upfront tariff without any rounding off. If turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per norms, the yard capacity would only be 1.95 Million Tonnes Per Annum which is abysmally low.

(iv). **Capital Cost:**

The capital cost for the proposed terminal estimated by the VOCPT is ₹354.32 crores.

(a). **Berthing activity:**

The total cost of berth is estimated at ₹4504 lakhs. The guidelines require considering the cost as estimated by the Port Trust. The capital cost estimated for berthing activity does not include cost of dredging alongside the berth. The feasibility report furnished by the port states that the dredging cost in the front the berth will be done by port and hence kept outside the scope of the project.

(b). **Cargo handling activity:**

(i). **Civil construction cost:**

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for coal terminal and require the port to estimate civil cost. The port has confirmed that estimated capital cost is as per the feasibility report and the same is relied upon.

## (ii). Equipment cost:

- (a). The deviations made by the VOCPT from the normative level of equipment prescribed in the guidelines and justification furnished by the port for such deviations are discussed hereunder:
- (b). The normative list of equipment prescribes, 2 ship unloaders, 2 reclaimers, 1 wagon unloader/ truck unloader, 2 cranes, 2 reclaimers and 4 payloaders/dozers, conveyor amongst other equipment. As against the above, the VOCPT has proposed 2 grab unloaders, 1 stacker, 1 shed stacker / spreader, 6 front end loaders and conveyor.

The port has clarified that the evacuation of thermal coal will be done by rail wagons and the system will consist of bucket wheel reclaimer, loading conveyor and wagon loader. Copper concentrate is proposed to be evacuated using front end loader to load cargo onto trucks. It has further clarified that a separate PPP project for integrated coal loading facility is being formulated for evacuation of Thermal coal through railway. As such rail related equipment like reclaimer, wagon loader, etc., is not envisaged as part of the proposed project. The front end loaders are proposed at 6 nos. for evacuation of copper concentrate. It has confirmed that equipment proposed are sufficient for the project.

It is noteworthy that clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting provides flexibility to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the port, the estimated number of equipment is accepted.

- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and supervision charge. Despite specific request, the VOCPT has not furnished supporting documents/ rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost with reference to cost of berth, the unit rate adopted for civil work and equipment cost. The port has clarified that the estimation of capital cost are based on information collected from various sources.

The capital cost estimated in the upfront tariff calculation is based on the estimates furnished in the Techno Feasibility Report of November 2010. The estimate of some of the equipment like grab unloader, etc., is in fact found to be same as considered in the review Order passed on 23 July 2010 for coal terminal (NCB-II).

M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. have pointed out that capital cost estimates are based on report released in November 2010 and hence it is not clear whether the port has considered the inflation effect. The VOCPT was advised to update the estimates of the capital cost to reflect the prevailing market rate. Despite request, the port has not revised the estimates which are

reportedly based on the feasibility report. The port has clarified that though the Techno Economic Feasibility Report was released during November 2010, the RFQ was called in February 2011 and RFQ applications were also opened on 30-04-2011 and is under processing and hence at this stage it has expressed its unwillingness to revise the estimates of capital cost. Since indexation in the upfront tariff to be determined is being allowed with reference to WPI as of January 2011, it will take care of the concern expressed by the said bidder.

- (iv). The miscellaneous capital cost estimated by VOCPT at 5% on civil and equipment cost is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (v). The total estimated capital cost is ₹35432 lakhs as estimated by the port. The return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost.

(v). Operating Cost:

- (a). The power cost is estimated adopting the consumption of 1.4 per tonne as per the power consumption norm prescribed in the guidelines. The unit cost of power considered by the VOCPT is ₹6.50. The unit rate of power is updated to ₹6.87 based on the prevailing unit cost of power incurred by the port which is substantiated with copy of the electricity bill for the month of October 2011.
- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.
- (c). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). License fee is calculated for 128040 sq. mtrs. of storage area, water front charges for 33250 sq. mtrs. and way leave for conveyors for 27000 sq. mtrs. The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The license for land area is estimated for 1, 26,000 sq mtr.

The lease rentals for the port estate are overdue for revision since July 2007. Since the port at the joint hearing held in this case informed that land valuation is already done and a separate proposal is to be filed shortly, the port was advised to revise the upfront tariff calculation by considering the updated lease rentals.

In the revised proposal, the VOCPT has estimated lease rent for stack area adopting the unit rate at ₹36.54 sq. mtr. per month which is based on unit rate proposed by them in the revised proposal filed by them earlier vide letter dated 23/26 June 2009 for land allotment for commercial purposes which was in fact closed by this Authority vide Order No.TAMP/14/2009-TPT dated 11 October 2011 for reasons stated in the said Order with an advice to the port to file a fresh proposal.

The VOCPT during the advance stage of processing this case has vide its letter No.E(C)-38/2/2006-EST/D dated 2 January 2012 filed a new proposal for revision of lease rent for port lands. It has requested to modify the estimate of lease rent based on the rate proposed by it w.e.f.

1 July 2007 for commercial purpose for Zone A (port related activity) at ₹286.85 per sq. mtr./ per annum (i.e. ₹23.90 per sq. mtr. per month) instead of ₹36.54 per sq. mtr. per month considered by it in the calculation.

As per the Land Policy guidelines of 2004 as well as 2010 issued by the Government, the concerned Major Port Trusts has to constitute a Committee under the Chairmanship of the Chairman of the respective port for determining the market value of lands based on various methods prescribed in the guidelines and based on the recommendation of the Committee the Major Port Trusts need to file the proposal. It is observed that the recent proposal filed by the port for revision of lease rental does not mention about any Committee constituted by the port as per the Land Policy guidelines recommending the rates for revision of lease rental. This proposal filed by the port is being examined for processing it following the extant Government guidelines on Land Policy. Notwithstanding the above position, to facilitate implementation of proposed projects on a time bound manner in terms of directions of Government so that this case is not held up, the lease rental proposed by the VOCPT in its letter dated 2 January 2012 for commercial purpose at Zone 'A' at ₹286.85 per sq. mtr./ per annum (i.e. ₹23.90 per sq. mtr. per month) is considered subject to applying annual escalation of 2% per annum as per the Government guidelines on the rate proposed with effect from 1 July 2007 to arrive at the rate for the year 2011.

In case the revised lease rentals to be approved based on the separate proposal filed by the port is different from the lease rental considered in this case, then the port should approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

As per the Land Policy Guidelines for Major Ports 2010 issued by the Ministry of Shipping, license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. The VOCPT has estimated license fee for water front area applying the rate for land area at ₹36.54/sq.mtr. per month without considering the 50% factor prescribed in the land policy guidelines. When advised the port to modify the estimates, the VOCPT has explained that the License fee for water area, comes under clause 6.2.2.3 (K) of Land Management Policy for Major Ports 2011 for outside customs bound area, whereas, the subject license is for the inside customs bound under 6.1. and hence 50% factor is not applicable.

The interpretation made by the VOCPT that clause 6.2.2.3. (K) would apply only for license outside the custom bound area does not appear to be correct. Clause 6.2.2.3 (K) of Land Management Policy for Major Ports 2011 issued by the Government stipulates that the license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. There is no mention that it is with reference to license inside/ outside custom bound area. The license fee for water front area is estimated at 50% of the rate adopted for estimating the license fee for land.

The VOCPT has confirmed that license fee estimated for conveyor is based on the way leave charges prescribed in the existing Scale of Rates of the port.

- (e). The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VOCPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost, and depreciation are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

(vi). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement along with calculation of berth hire is attached as Annex - I.

- (a). The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at ₹11859.13 lakhs. As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge.
- (b). The upfront tariff caps are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups and with reference to their handling rate and share in the optimal capacity.
- (c). The entire cargo capacity of thermal coal is envisaged to be coastal cargo and Copper concentrate is assumed to be foreign cargo by the VOCPT. Coastal concession is not admissible for thermal coal as per the Government policy in this regard. Though prescribing concession rate to coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for eligible coastal cargo in line with the Government policy in this regard. Accordingly, the composite handling rate is prescribed at ₹113.72 per tonne for Thermal coal and ₹181.95 per tonne for copper concentrate.

The rate arrived for the proposed terminal is found to be higher than the rate prescribed at ₹121.11 per tonne for thermal coal and ₹116.27 per tonne for rock phosphate, copper concentrate and industrial coal earlier because of difference in the cargo composition and difference in the capital cost estimation. The rate to be prescribed for NCB IV is lower than the rate arrived for NCB III berth (i.e. ₹134.78 per tonne for thermal coal) mainly because of variation in the estimation of capital cost for reasons explained earlier.

- (d). The port has not defined the services covered in the composite handling rate except stating the list of equipments covered under handling charge. The proposed note is modified to state that composite handling charge include charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 10 days free period, loading of cargo on the trucks/wagons, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

- (e). The VOCPT has furnished calculations to show that 27% of the total cargo will attract storage charge after the free period. In the said calculation the VOCPT has assumed the plot turn over at 25.68. For reasons explained earlier, the plot turn over is considered at 28. The working of percentage of cargo likely to attract storage charge furnished by the port show some error in the yard capacity figures which is also corrected and the revised percentage share of cargo capacity to attract storage charge comes to 24%.

The VOCPT has proposed the rate for the first slab (first six days) at ₹1.00 per tonne per day, ₹1.62 per tonne per day for second slab for next six days and ₹3.16 per tonne per day for the period thereafter. Though the port has indicated cargo capacity likely to attract storage, etc., the same is not capture while deriving the proposed storage rate.

The unit storage charge proposed by the VOCPT has been modified following the approach adopted by the VOCPT subject to reckoning the optimal terminal capacity in absolute terms and revised estimation of annual revenue requirement and modified cargo capacity likely to attract storage charge. Consequently, the storage charge for the first slab is ₹0.90 per tonne per day or part for the first slab. The rates for the subsequent slabs are determined maintaining the differential as proposed by VOCPT.

- (f). Tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹1.30 per tonne. The miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment and management and safety measures, etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service works out to ₹961.15 lakhs as estimated by the port.

This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The port has considered the copper concentrate will be carried by foreign going vessels and thermal coal by coastal vessels. The GRT of vessel carrying thermal coal and copper concentrate assumed by the port is 45750 and 22875 respectively.

It may be stated here that the average DWT, average GRT and average parcel size for vessels bringing copper concentrate/ rock phosphate assumed by the port for handling thermal coal at NCB-II in combination with copper concentrate, rock phosphate and industrial coal is 75,000 tonnes, 40,000 tonnes, 60,000 tonnes respectively. These vessel parameters were considered in Order No.TAMP/29/2010-TPT dated 23 July 2010 for arriving at the upfront berth hire charge for the said terminal. The vessel parameters assumed for NCB-III berth for handling thermal coal and copper concentrate are also at the same level. As against the above vessel parameters adopted in these two cases, in the current proposal the VOCPT has assumed the average DWT of vessel at 37,500 tonnes, average GRT at 22,875 tonnes and average parcel size at 33,000 tonnes in respect of vessels bringing copper concentrate. The reasons for assuming these parameters lower than the parameters adopted in the former proposal for the same cargo category are not convincing explained by the port except stating that they are as per the feasibility report. For thermal coal also no reason is explained by the port for assuming GRT of vessel 45750 tonnes as against 40000 GRT assumed for the NCB-II and III berths when all other vessel parameters for handling thermal coal are maintained uniformly in all these proposals. In the absence of any satisfactory explanation from the port in

this regard, the vessel parameters for arriving at the berth hire for the proposed project is considered at the level adopted for determining the upfront tariff for NCB-II and NCB-III berths.

Subject to this modification, the berth hire following the methodology of the VOCPT which is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases works out to Re.0.5489 per GRT per hour for foreign going vessel (Copper concentrate) and Re.0.3293 per GRT per hour for coastal vessel (Thermal Coal).

- (vii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VOCPT and other upfront tariff case of VOCPT. Definition of week proposed by VOCPT is not found relevant and hence not incorporated.
- (viii). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect delivery/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator are incorporated in the upfront tariff schedule for proposed terminal.
- (ix). The note numbers 2 and 4 proposed by the port at the end of the proposed SOR relating the documents to be relied upon for levy of charges are found to be procedural/ administrative matters and hence not prescribed in the Scale of Rates.
- (x). The VOCPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription in the Scale of Rates of the port and at the other major ports / private terminals.
- (xi). The VOCPT has proposed a condition that granting ousting priority berthing/ priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of VOCPT. The said condition has been approved in the NCB- II berth also and same is incorporated in this case.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2011. A general note is prescribed in this regard in the Scale of Rates.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the V.O. Chidambaranar Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the V.O. Chidambaranar Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the V.O. Chidambaranar Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff schedule for handling thermal coal and copper concentrate at NCB-IV of V.O. Chidambaranar Port Trust, which is attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/12/Exty.]

**Annex - I**

**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR HANDLING THERMAL COAL AND COPPER CONCENTRATE AT MECHANISED BULK BERTH (NCB-IV) AT V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST**

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Revised Estimates furnished by VOCPT vide letter dated 7 December 2011	Estimates of VOCPT modified by TAMP
I	<b>Optimal capacity</b>		
(i)	<b>Optimal Quay Capacity</b>		
(a)	Share of vessel size		
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (for thermal coal) upto 75000 DWT (S1)	72%	72%
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (for Copper Concentrate) upto 75000 DWT (S2)	28%	28%
(b)	Handling rate of cargo vessels carrying (in tonnes per day)		
	Handling rate considered for vessels upto 75000 DWT (for thermal coal) (P1)	40000	40000
	Handling rate considered for vessels upto 75000 DWT (for Copper Concentrate) (P2)	25000	25000
(c)	Optimal Quay Capacity cargo-wise = 0.7 * [(S1*P1)+(S2*P2)]*365	7356400	9100000
	Optimal Quay Capacity for Thermal coal	1788400	850000
	Optimal Quay Capacity for Copper Concentrate	9146900	9146900
	Optimal Quay Capacity	9 15	9 15
	Optimal Quay Capacity in million tonnes		
(ii)	<b>Optimal Yard Capacity</b>		
(a)	Area of yard made available by the Port (in square metres) (A)	Thermal Coal 61600 and Copper Concentrate 15660	Thermal Coal 61600 and Copper Concentrate 16000
(b)	Area available for stacking (%) (U)	For Thermal Coal 100% For Copper Concentrate 70%	100% 70%
(c)	Stacking Quality per square metre (tons) (Q)	6.61/1sqm	6.60 T/sqm
(d)	Annual Turn over Ratio of the port (T)	25.68 for Thermal Coal and 30 for Copper Concentrate	28 for Thermal Coal and 30 for Copper Concentrate
(e)	Optimal Yard Capacity (in tonnes) = 0.7 * A * U * Q * T (for thermal coal)	7108323	7502860
	Optimal Yard Capacity (in tonnes) (for Copper Concentrate)	2170476	2217600
(f)	Total Optimal Yard Capacity (in tonnes)	9478799	9720480
(g)	Total Optimal Yard Capacity (in million tonnes)	9.48	9.72
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes).	9.15	9.15
II	<b>Capital Cost</b>	₹ in lakhs	₹ in lakhs
(i)	<b>Cargo Handling Activity</b>		
(a)	Construction Cost	915 00	943 00
	Amenities & Approaches	943 50	943 50
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	245 31	245 31
	Work contract tax (4% on 65% of total cost on base cost)	TOTAL 10623 01	10623 81
(b)	Thermal Coal/Copper Concentrate handling Equipment:		
	- Ship Unloader (norms 2 Nos.)	5600.00	5600.00
	VOCPT proposes 2 Grab unloaders		
	- Reclaimer (norms - Nos.)	0.00	0.00
	VOCPT does not envisage this equipment		
	- Wagon unloader and Truck unloader (norms - 1 No. each)	0.00	0.00
	VOCPT does not envisage this facility		
	- Stackers (norms - 2 Nos.)	2800.00	2800.00
	VOCPT proposes 1 Stackers and 1 shed stacker/spreader		

Sr. No.	Particulars	Revised Estimates furnished by VOCPT vide letter dated 7 December 2011	Estimates of VOCPT modified by TAMP
	Cranes (norms - 2 nos.) VOCPT does not envisage this equipment	0.00	0.00
	Conveyors	5687.00	5687.00
	- Pay loaders & dozers (norms - 4 nos.) VOCPT proposes 6 Nos of Front end loaders	180.00	180.00
		Subtotal	14267.00
(II)	<b>Electric Power &amp; Control switch gears</b>	2466.00	2466.00
	(iii). 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	1675.30	1675.30
	(iv). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	435.58	435.58
		Subtotal (II to iv)	18863.88
(c)	Miscellaneous [5% on (a) and (b) excluding works contract tax]	1440.34	1440.34
	<b>Total Capital Cost for Handling Activity</b>	(a + b + c)	30929.62
(II)	<b>Capital Cost for Berthing Services</b>		30928.02
(a)	Cost of the berth	41.10 L	4000.00
(b)	3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	400.00	400.00
(c)	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	104.00	101.80
	<b>Total Capital Cost for Calculation of Berth Hire</b>	(a + b + c)	4604.00
(III)	<b>Total Capital Cost of the Project</b>		36432.02
III	<b>Operating Cost</b>		
(I).	<b>Cargo Handling Activity</b>	Estimates (₹ In lakhs)	Estimates (₹ In lakhs)
	(a). Power Cost (@ 1.4 units per tonne 91.5 Million tonnes * ₹ 6.50 per unit)(In our calculation the unit rate is considered as ₹ 6.87 as per the recent electricity bill)	832.65	879.75
	(b). Repair & Maintenance	106.24	106.24
	Civil Assets (1% on civil work)	1320.48	1320.48
	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	106.28	106.28
	(C) Insurance (1% on Gross fixed assets )	354.84	354.84
	(ii) Depreciation	1950.54	1950.54
	Civil Assets 3.34%		
	Mechanical and Electrical Works 10.34%		
	(e) License Fee		
	- Water Front Charges (33250 sq. mtr @ ₹ 36.54 per sq. mtr./month *12) 33250 sq. mtr @ ₹ 36.54 per sq. mtr./month *12 (In our working the unit rate for water front lease rent is estimated at 50% of the rate for land as per the land policy guidelines)	145.79	51.61
	- Stack yard at Hare Island (126000 sq. mtr @ ₹ 36.54 per sq. mtr/month *12) (In our analysis it is considered for 126000 sq. mtr and the unit rate is considered at 25.87 per sq. mtr/month as proposed by them vide their proposal date 2-1-12)	561.43	201.14
	Way Leave for conveyors (23400 sq. mtr @ ₹ 1.42 per sq. mtr. annum)	0.33	0.33
	Way Leave for conveyors (3600 sq. mtr @ ₹ 1.42 per sq. mtr. annum)	0.05	0.05
	(f) Other Expenses (5% on gross value of assets)	1540.42	1540.42
	<b>Total Operating Cost</b>	7128.06	6910.65
IV	<b>Revenue Requirement &amp; proposed tariff</b>		
(I).	<b>Cargo Handling charge</b>		
	<b>I. Revenue Requirement</b>		
	(a) Total Operating Cost	7128.06	6910.65
	(t) Return on capital Employed @ 16%	4488.54	4488.48
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	12076.60	11859.13
	<b>2 Apportionment of Revenue Requirement</b>		
	(a) Handling Charges (50% of ARR)	1185.07	1171.70
	(b) Storage Charges (1% of ARR)	120.77	117.44
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	120.77	117.44
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	12076.60	11859.13
	<b>3 Proposed tariff per tonne rate</b>		
	(a) Handling Charge (Composite)		
	Revenue Requirement (₹ in lakhs)	1185.07	1171.95
	U. "Fiscal" Handling Charge (per tonne) - Foreign		
	(i) Material (100% Cost)	115.40	113.76
	Uppercarbonate (Foreign cargo)	185.48	181.97
	(b) Storage Charge		
	Revenue Requirement (₹ in lakhs)	.7	115.51
	% of Cargo to attract storage charge	.7	21.04
	Cargo likely to pay storage charges (lakh tonnes)	24.64	11.50
	<b>iv. Free period</b>	10 days	10 days
	<b>iii. Storage Charge (beyond the free period)</b>	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	First six day	1.00	0.90
	Next six days	1.62	1.46
	Thereafter	3.16	2.85
	<b>(c) Miscellaneous Charge</b>		
	Revenue Requirement (₹ in lakhs)	1211.7	118.54
	Capacity (Million Tonnes per annum)	0.15	0.15
	Miscellaneous Charge per tonne	1.32	1.30

<b>BERTH HIRE CHARGES</b>		(₹ in Lakhs)	(₹ in Lakhs)
(a)	Revenue requirement		
(i)	Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	45.04	45.04
(ii)	Depreciation	150.43	150.43
(iii)	Insurance (1% on total cost for berth hire service)	45.04	45.04
	Subtotal (a)	240.61	240.61
(b)	Return on Capital Employed @ 15%	720.64	720.64
	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	961.15	961.15
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Copper Concentrate) (Rate per GRT per hour) in ₹	0.6970	0.5499
	Coastal vessel (Thermal Coal) Rate per GRT per hour in ₹	0.3688	0.3293

### STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES

Revised proposal by VOCPT vide letter dated 7 December 2011

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate In tonnes / Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement (₹ in Lakhs)	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in ₹ per tonne	Rate in ₹ per tonne	
										For foreign cargo	For coastal cargo
Thermal Coal	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	8.521	0	7358400	115.80	115.80	115.80
Copper Concentrate	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3.31362	1788500	0	185.28	185.28	111.17
Total	100%		9146900	266	100%	11835.07	1788500	7358400			

### STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES

Modified by TAMP

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate In tonnes / Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement (₹ in Lakhs)	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in ₹ per tonne	Rate in ₹ per tonne	
										For foreign cargo	For coastal cargo
Thermal Coal	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	8.38780	0	7358400	113.72	113.72	113.72
Copper Concentrate	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3.25415	1788500	0	181.95	181.95	109.17
Total	100%		9146900	266	100%	11621.95	1788500	7358400			

## BERTH HIRE COMPUTATION

Working furnished by VOCPT vide letter dated 7 December 2011

Sr. No	Particulars	Thermal Coal	Copper Concentrate	Total
I	Average DWT	75000	37500	
II	Ship day output	40000	25000	
III	Average GRT	45750	22875	
IV	Average parcel size	60000	33000	
V	Tonnage expected to be handled	7358400	1788500	9146900
VI	Average no of berth days (V / II)	184	72	256
VII	No of berth hours {24 x (vi)}	4415	1728	6143
VIII	Expected number of vessels (v/iv)	123	55	178
IX	Total GRT hours	202032000	39528000	241560000
X	Revenue Requirement			961.15
XI	Berth hire - foreign going vessel			0.5979
	Berth hire -Coastal vessel			0.3588

Working for foreign / coastal vessel rate

39528000x + 202032000 * 0.6 x =	961.15
39528000x + 121219200 x =	961.15
x = Foreign going vessel rate	0.5979
Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate	0.3588

## Working of TAMP

Sr. No.	Particulars	Thermal Coal	Copper Concentrate	Total
I	Average DWT	75000	75000	
II	Ship day output	40000	25000	
III	Average GRT	40000	40000	
IV	Average parcel size	60000	60000	
V	Tonnage expected to be handled	7358400	1788500	9146900
VI	Average no of berth days (v / ii)	184	72	256
VI	Average no of berth days (v / ii)	184	72	256
VII	No of berth hours {24 x (vi)}	4416	1728	6144
VIII.	Expected number of vessels (v/iv)	123	30	152
ix.	Total GRT hours	176640000	69120000	245760000
x.	Revenue Requirement			961.15
XI.	Berth hire - foreign going vessel			0.5489
	Berth hire -Coastal vessel			0.3293

Working for foreign / coastal vessel rate

69120000x + 176640000* 0.6 x =	961.15
69120000x + 105984000 x =	961.15
x = Foreign going vessel rate	0.5489
Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate	0.3293

Annex - II**V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR THERMAL COAL AND COPPER CONCENTRATE AT NCB-IV****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Day"** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iv). **"Free period"** shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

- (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.
- (ix). No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise terminal shall not raise any supplement any if the amount due to terminal is ₹100/- or less.

## 2. BERTH HIRE CHARGES

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	0 5489	0 3293

**Notes:**

- (i). The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.
- (ii).
  - (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
  - (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

- (iv). **Ousting Priority / Priority Berth Hire Charges:**

The rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of the V.O. Chidambaranar Port Trust.

- (v). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

### **3. CARGO HANDLING CHARGES**

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Thermal coal	Per Metric Tonne	113.72	113.72
(b).	Copper concentrate	Per Metric Tonne	181.95	109.17

**Note:**

The cargo handling charges prescribed above is a composite charge and includes charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 10 days free period, loading on the trucks/ wagons, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

### **4. STORAGE CHARGES (Per tonne per day)**

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

(A). Free Period : 10 days

(B). Storage charges after free period (Per tonne / day)

First 6 days after expiry of Free period	-	₹0.90 per tonne per day
For the next 6 days	-	₹1.46 per tonne per day
Thereafter	-	₹2.85 per tonne per day

**Notes:**

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminals non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

**5. MISCELLANEOUS CHARGES:**

The following Miscellaneous charges are applicable for thermal coal and copper concentrate handled:

<b>SI. No.</b>	<b>Particulars</b>	<b>Rate per tonne or part thereof (in ₹)</b>
(i).	Charges for all miscellaneous services such as environment and management sweeping of cargo on the wharf, safety measures etc.	1.30

**6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.